



Tielaitos

Ylistaron keskustan teiden suunnittelu asukkaiden näkökulmasta

**Tielaitoksen
selvityksiä**

61/1993

Helsinki 1993

**Keskushallinto
Tienpidon suunnittelu**

Tielaitoksen selvityksiä
61/1993

**Ylistaron keskustan teiden suunnittelu
asukkaiden näkökulmasta**

Tielaitos
Keskushallinto, tienpidon suunnittelu

Helsinki 1993

ISSN 0788-3722
ISBN 951-47-8110-4
TIEL 3200186
Painatuskeskus Oy
Helsinki 1993

Julkaisua myy:
Tielaitos, hallinnon palvelukeskus,
painotuotemyynti
Telefax (90) 1487 2652

Tielaitos
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 148 721

Tiivistelmä

Tutkimuksessa tarkastellaan Ylistaron keskustan teiden yleissuunnittelua kuntalaisten kannalta. Työssä kuvataan asukkaiden tietoja suunnitteluun liittyneistä tapahtumista ja osallistumisista niihin sekä selvitetään kuntalaisten näkemyksiä suunnitelmasta ja suunnittelun toteuttamisesta sekä yhteiskunnallisesta suunnittelusta yleensäkin. Tietoa kerättiin haastattelujen ja kyselyn avulla.

Lähes kaikki vastaajat olivat ainakin kuulleet, että keskustan teiden saneerausta suunnitellaan. Tarkemmin suunnitelmiin oli kuitenkin tutustunut vain pieni osa kuntalaisista, jotka olivat lähinnä tienvarren asukkaita ja toimipaikkojen edustajia. Osallistumattomuutta suunnittelutoimiin selitettiin joko luottamuksella suunnittelijoiden ammattitaitoon tai vaikuttamismahdollisuuksien puutteella.

Keskustan teiden saneeraus nähtiin tarpeelliseksi ja valtaosa vastaajista suhtautui myönteisesti uudistussuunnitelmaan. Sitä arvioitaessa pidettiin tärkeänä liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta, keskustan toimivuutta ja taajamakuva. Nämä olivat keskeisiä lähtökohtia myös suunnittelussa, joten suunnittelijoiden ja kuntalaisten tavoitteet kohtasivat ainakin periaatteellisella tasolla. Käytännössä osa pelkäsi suunniteltujen hidasteiden heikentävän sujuvuutta. Mutta kielteisiä vaikutuksia ennakoivatkin pitivät saneerausta tarpeellisenä ja varsinkin kevytliikenteen turvaamista ensisijaisena sujuvuuteen nähden.

Kuntalaiset olivat saaneet riittävästi tietoa suunnitelmasta, mutta suunnittelun kulusta he olisivat kaivanneet etukäteisinformaatiota. Suunnitteluprosessi koettiin avoimeksi ja muutenkin myönteiseksi, varsinkin aiempiin kokemuksiin verrattuna. Asukkaat olivat tyytyväisiä vuorovaikutukseen suunnittelijoiden kanssa ja toivoivatkin enemmän juuri henkilökohtaista yhteydenpitoa. Valtaosa vastaajista piti mahdollisuuksiaan vaikuttaa keskustan teiden rakentamiseen vähäisinä. Asukkaiden mielipiteiden kysymistä pidettiin hyvänä, mutta niiden ei välttämättä uskottu vaikuttavan suunnitelmaan.

Kiinnostus yhteiskunnallisiin suunnitteluhankkeisiin vaihtelee, eikä sekään välttämättä johda aktiiviseen osallistumiseen. Heti hankkeen alussa kuntalaiset toivovat näkyvää tiedotusta siitä, mitä on suunnitteilla, ja selvitystä hankkeen tarpeellisuudesta ja asukkaiden toiveista. Erilaisten vaihtoehtojen ja yksityiskohtien suunnittelu jätetään mielellään suunnittelijoille, mutta asukkaat haluaisivat sitten vertailla ja kommentoida vaihtoehtoja sekä vaikuttaa toteutettavan vaihtoehdon valintaan. Asukkaiden mielipiteiden selvittämiseksi toivottiin postikyselyä tai muuta tutkimusta ja yleisötilaisuuksia.

Esipuhe

Tiehallitus on tilannut tämän tutkimuksen Tampereen yliopiston psykologian laitokselta. Työtä on valvonut tieinsinööri Saara Toivonen tiehallituksesta ja apulaisprofessori Matti Syvänen Tampereen yliopiston psykologian laitokselta. Tiedot suunnittelutoimista ovat antaneet DI Klas Hytönen ja insinööri Mikko Uljas Vaasan Insinööritoimisto Y-Suunnittelu Oy:stä, myöhemmin Oy Talentek Ab:stä. Ylistaron kunnan tekninen johtaja Pentti Tapio on auttanut ystävällisesti käytännön kysymyksissä. Lämpimät kiitokset heille sekä tutkimukseen osallistuneille kuntalaisille sujuvasta yhteistyöstä.

Anne Kuismin

Sisältö

1 JOHDANTO	9
2 YLISTARON KESKUSTAN TEIDEN SUUNNITTELU	10
2.1 Nykytilanne ja ideakilpailu	10
2.2 Kuntalaisille suunnatut yleissuunnittelutoimet	11
3 TUTKIMUSMENETELMÄT	12
3.1 Käytetyt menetelmät	12
3.2 Kysely ja siihen vastanneet	12
3.3 Haastattelut	14
3.4 Seuranta	14
4 TULOKSET	15
4.1 Tieto suunnitteluun liittyvistä tapahtumista ja niihin osallistuminen	15
4.1.1 Ensimmäinen tieto suunnittelusta	15
4.1.2 Suunnitelmien esittelyt	15
4.1.3 Tiedotustilaisuus	16
4.1.4 Suunnittelijoiden kyselyt	17
4.1.5 Lehtikirjoittelu	18
4.1.6 Keskustelut ja muu suunnitteluun liittyvä toiminta	19
4.1.7 Osallistumisaktiivisuus	20
4.1.8 Osallistumattomuuden syyt	21
4.2 Mielipiteet keskustan teiden suunnitelmasta	22
4.2.1 Saneerauksen tarpeellisuus	22
4.2.2 Kokonaisnäkemys suunnitelmasta	23
4.2.3 Tärkeimmät arvioinnissa huomioidut tekijät	24
4.2.3.1 Liikenneturvallisuus	25
4.2.3.2 Liikenteen sujuvuus ja keskustan toimivuus	26
4.2.3.3 Taajamakuva ja luonto	27
4.2.3.4 Lähiympäristön asukkaat ja toimipaikat	28
4.2.3.5 Kustannukset	29
4.3 Mielipiteet keskustan teiden suunnittelusta	29
4.3.1 Tiedottamisen riittävyys	29
4.3.2 Tiedottamisen arviointi	31
4.3.3 Suunnitteluprosessin arviointi	33
4.3.4 Suunnittelun avoimuus	34
4.3.5 Kuntalaisten vaikutusmahdollisuudet	36
4.4 Mielipiteet yhteiskunnallisesta suunnittelusta yleensä	39
4.4.1 Yhteiskunnallisten asioiden kiinnostavuus	39
4.4.2 Toiveita yhteiskunnalliseen suunnitteluun	41

5 ARVIOINTIA	42
5.1 Tutkimuksen arvionti	42
5.2 Ylistaron yleissuunnitteluprosessi	43
5.3 Yhteiskunnallisesta suunnittelusta yleensä	44
6 KIRJALLISUUS	45
7 LIITTEET	46

Neuvotellen suunnitelmat vahvistuvat. Snl 20:18

1 JOHDANTO

Tavalliset kansalaiset kokevat usein suunnittelijoiden ja virkamiesten toimivan etäällä suunnittelukohteesta ja sen vaikutuspiirin ihmisistä. Valmiit suunnitelmat vain putkahtavat yhtäkkiä esiin ja niistä voi sitten asianosaiset tehdä muistutuksen niin halutessaan. Tämä voi tuntua hyvältäkin systeemiltä silloin, kun kyseessä on yhdentekevä tai muuten kiinnostamaton hanke, johon ei edes välittäisi perehtyä. Mutta samalla se vie mahdollisuuden osallistumiselta ja vaikuttamiselta silloinkin, kun kiinnostusta ja innostusta riittäisi.

Yhteiskunnallisen suunnittelun eristäytyminen vieraannuttaa kansalaisia sekä rakennetusta ympäristöstään että yhteiskunnan aktiivisesta jäsenyydestä. Tiedon puute sekä osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien vähäisyys tuottavat voimattomuuden tunnetta ja kannustavat passiiviseen alistumiseen. Jos yksilöllä ei ole mahdollisuutta osallistua ympäristönsä muokkaamisprosessiin edes sivusta seuraajana, hänen on vain pakko yrittää sopeutua yllättäviinkin muutoksiin ilman etukäteisorientaatiota.

Kaikki eivät ole tyytyneet alistumaan, ainakaan ilman vastarintaa, ja niinpä joidenkin hankkeiden toteuttaminen on viivästynyt, vaikeutunut tai peruuntunut kansalaisliikkeiden vastustuksen vuoksi. Tällainen ei tietenkään ole kenenkään kannalta paras vaihtoehto, sillä suunnitelmien muuttaminen jälkeinpäin vie lisää aikaa ja rahaa, turhauttaa suunnittelijoita ja vaatii suurta työpanosta kansalaisilta.

Näitäkin ongelmia tiedostaen tielaitoksessa alettiin vuonna 1990 kehittää suunnittelun osaksi ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, jossa selvitetään ja esitetään, miten hanke vaikuttaa luontoon, rakennettuun ympäristöön ja yhteiskuntaan. Arviointimenettelyn yhtenä tavoitteena on parantaa kansalaisten tiedonsaantia ja vaikuttamismahdollisuuksia suunnittelussa ja päätöksenteossa. Kansalaisten ja viranomaisten osallistuminen suunnitteluun mahdollistaa vuorovaikutteisen, neuvottelevan suunnittelun. (Ympäristövaikutusten arviointimenettely 1992.)

Ehdotus ympäristövaikutusten arviointimenettelyä koskevaksi laiksi ja asetukseksi valmistui keväällä 1992, mutta vastaavankaltaisia menettelyjä sovellettiin suunnittelussa jo aikaisemmin kokeiluluonteisesti ja vapaaehtoisesti. Muun muassa Ylistaron keskustan teiden suunnittelussa pyrittiin samalla kehittämään myös suunnitteluprosessia. Tavoitteena oli luoda vuorovaikutusta asukkaiden kanssa; tiedottaa avoimesti ja selvittää kuntalaisten toiveita ja tavoitteita suunnittelun suhteen.

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan Ylistaron keskustan teiden yleissuunnittelun kuntalaisille suunnattuja toimia. Tarkoitus on kuvata suunnitteluvaiheet ja asukkaiden osuus niissä sekä selvittää kuntalaisten näkemyksiä suunnitelmasta ja suunnittelun toteuttamisesta sekä yhteiskunnallisesta suunnittelusta yleensäkin. Lopuksi arvioidaan suunnittelijoiden ja kansalaisten välisen vuorovaikutuksen sujumista asukkaiden kannalta ja pohditaan uusia tai

paranneltuja tapoja vastaavan toiminnan hoitamiseen jatkossa. Paikallisten asukkaiden käsityksiä selvitetään haastattelujen ja kyselyn avulla sekä lehti-kirjoittelun perusteella.

2 YLISTARON KESKUSTAN TEIDEN SUUNNITTELU

2.1 Nykytilanne ja ideakilpailu

Ylistaro on reilun 6000 asukkaan maatalouspitäjä Etelä-Pohjanmaalla. Sen asutus ja viljelyalueet ovat keskittyneet kunnan halki virtaavan Kyrönjoen varteen. Joen suuntaisena kulkee myös keskustan pääväylä, Kaukolanraitti, jonka varrelle suurin osa kunnan julkisista ja yksityisistä palveluista on kerääntynyt.

Kaukolanraitti vaikuttaa perinteiseltä idylliseltä maaseudun kylätieltä, joka on vain jäänyt turvattomaksi nykyisissä oloissa. Vuonna 1985 laadittiinkin Ylistaron yleisiä teitä koskeneita parantamissuunnitelmaluonnoksia, mutta ne herättivät niin paljon tyytymättömyyttä, että suunnittelutyö jäi kesken.

Nyt Ylistaro on mukana valtakunnallisessa liikenneturvallisuustyön vauhdittamiseksi käynnistetyssä ympäristöpainotteisten taajamateiden kokeilussa. Ylistarossa suunnittelutyö päätettiin aloittaa ideakilpailulla keväällä 1991. Ylistaro toimi näin esimerkitapauksena käyttökelpoisten ideoiden etsimisessä ja kehittämisessä taajamateiden ja niiden vierialueiden saneerausta varten. Samalla kilpailusta saatiin lähtökohdat keskustan parannustoimenpiteille Ylistarossa.

Kilpailun tehtävänannossa Ylistaron keskustateiden ongelmiksi määriteltiin kevytliikenteen turvattomuus, pysäköintitilojen puute ja järjestelemättömyys sekä suorista tieosuuksista aiheutuvat korkeat ajonopeudet. Tilannetta vaikeuttaa kuitenkin se, että pelkkä tien laadun parantaminen ja kevytliikenteen erottelu saattavat vielä nostaa ajonopeuksia entisestään. Niinpä suunnitteluohjeissa asetettiin tavoitteeksi nopeusrajoituksen alentaminen (40 km/h), minkä on hahmotuttava tien rakenteista. Ohjeissa korostettiin myös tieosuuden ja ympäröivän taajamarakenteen ympäröivistä ja toiminnallista vuorovaikutusta sekä taajaman omaleimaisia maisemaan ja taajamakuvaan liittyviä arvoja. Yleistavoitteiksi asetettiin liikenneturvallisuuden, saavutettavuuden ja taajamakuvaan parantaminen. Ideakilpailun tavoitteet ja kilpailutyöt arvosteluineen on esitelty tielaitoksen julkaisussa Ympäristöpainotteinen taajamatie Ylistaron keskustassa.

Ideakilpailun voittanut työ keskittyi pitkälti nykyisen tietilan ja aivan lähiympäristön suunnitteluun. Suunnitelmaan sisältyi erilaisia rakenteellisia nopeudenalentimia, kuten tien pintamateriaalit ja kapeus, keskisaarekkeet, kaarisillat ja liikenneympyrät. Tien molemmille puolille oli suunniteltu korotettu kevytliikenteen väylä ja kaupan pihaan torialue. Erilaisilla tieosuuksilla ja kasvillisuudella pyrittiin vaihtelevuuteen ja viihtyisyyteen. (Ympäristöpainotteinen taajamatie ... 1991.)

2.2 Kuntalaisille suunnatut yleissuunnittelutoimet

Ylistaron keskustan taajamateiden suunnittelu käynnistyi yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen osalta syksyllä 1991 ideakilpailun voittaneen ehdotuksen pohjalta. Ideakilpailutöihin oli kuntalaisilla mahdollisuus tutustua syyskuussa kirjaston tiloissa ja asiasta kerrottiin myös lehtikirjoituksissa.

Seuraavassa käydään lyhyesti läpi yleissuunnittelun päävaiheet asukkaiden kannalta (tarkempi luettelo liitteessä 1). Tielaitoksen, kunnan ja suunnittelijan kannalta suunnitteluprosessin kulkua kuvataan raportissa Ympäristöpainotteinen taajamatie Ylistarossa, yleissuunnittelun arviointi (1993). Yleissuunnitelma on esitetty raportissa ...

Tiedottaminen aloitettiin tammikuussa 1992, jolloin rakennettiin tekniseen toimistoon hankkeesta kertova ilmoitustaulu. Siellä olivat esillä suunnitelma-luonnoksien kartat, joita pidettiin ajan tasalla koko suunnittelun ajan, ja postilaatikko, jonne asukkaat voivat jättää viestejä suunnittelijoille.

Tammikuun lopussa laadittiin myös lehdistötiedote suunnittelun aloittamisesta, asukaskyselystä ja ilmoitustaulusta (liite 2). Alueen paikallislehdessä (Pohjankyrö) ja maakuntalehdissä (Ilkka, Pohjalainen) julkaistiinkin aiheesta uutisluontoiset artikkelit miltei sanasta sanaan lehdistötiedotteen mukaisesti. Otsikoissa kerrottiin kuntalaisten pääsevän mukaan suunnittelemaan ja kehittämään ympäristöään.

Suunnittelijoiden laatima asukaskysely jaettiin kaikkiin Ylistaron talouksiin (noin 2500). Kyselyssä suunnittelijat esittivät ensin näkemyksensä Kaukolanraitin nopeusrajoituksesta, kevyen liikenteen väylistä, ympäristöstä ja torista sekä kysyivät sitten, olivatko asukkaat samaa vai eri mieltä heidän väitteidensä kanssa (myös 'en tiedä' -vaihtoehto oli mahdollista valita). Lisäksi lomakkeessa pyydettiin kirjoittamaan omin sanoin muita mielipiteitä ja parannusehdotuksia.

Kyselyn palautti kymmenisen prosenttia talouksista. Vähäisestä palautusmäärästä ja suunnittelutilanteesta kerrottiin paikallislehden artikkelissa. Myöhemmin kyselyn tuloksia käsiteltiin sekä lehden pääkirjoituksessa että yksityiskohtaisemmassa artikkelissa.

Asukaskyselyn ohella noin 50 kiinteistönomistajaa tai liikkeenharjoittajaa sai oman kyselyn siitä, miten liikennejärjestelyt tulisi heidän kohdallaan suunnitella. Suunnittelijat kiersivät hakemassa lomakkeet ja samalla haastattele-massa suurimman osan heistä.

Suunnittelijat kävivät myös Kirkonkylän ala- ja yläasteen kouluilla haastattele-massa eri luokka-asteisia oppilasryhmiä. Heiltä kyseltiin, mitä paikkoja he kokevat vaarallisiksi ja mitä he pelkäävät liikenteessä. Koululaisille esiteltiin lyhyesti suunnitelman oleelliset periaatteet ja tiedusteltiin mielipiteitä niistä. Lisäksi selvitettiin oppilaiden kulkumuotoja ja moniko oli kuullut suunnittelusta aiemmin. Nuoremista koululaisista vajaan puolet, vanhemmista 60-80% tiesi suunnittelusta, kun asukaskysely oli lähetetty joka kotiin edellisellä viikolla.

Toisessa hankeryhmän kokouksessa helmikuussa tarkasteltiin kyselyjen ja haastattelujen esiin tuomia suunnitelmaehdotuksen tarkistamistarpeita. Nämä liittyivät lähinnä konkreettisiin yksityiskohtiin, sillä suunnitelman periaateratkaisut saivat kuntalaisten kannatuksen.

Huhtikuussa jaettiin mielipidetiedustelu Seinäjoen suunnan sisääntulon vaihtoehtoista Rapakujan ympäristön talouksiin sekä Rapakujalla liikennöiville autoilijoille. Kyselyssä kuvattiin nykytilanne sekä kaksi uutta vaihtoehtoa karttojen kera. Vastaajia pyydettiin arvioimaan näitä kolmea vaihtoehtoa eri tienkäyttäjryhmien liikenneturvallisuuden, asumisviihtyisyyden, ulkonäön sekä liikenneyhteyksien kannalta. Myös paikallislehdessä kerrottiin Rapakujan kyselystä ja sen jakamisesta sekä joidenkin kuntalaisten kommentteja asiasta.

Toukokuussa kunnan tekninen johtaja informoi kunnanhallitusta suunnittelusta. Kuun lopussa järjestettiin kunnanvirastossa yleinen tiedotustilaisuus ja suunnitelmaluonnosten esittely, josta oli ilmoitus paikallislehdessä viisi päivää aikaisemmin sekä tiedotusluonteinen artikkeli edellisenä päivänä. Vähän myöhemmin paikallislehdessä kerrottiin yhden esittelyssä käyneen ylistarolaisperheen mielipiteitä suunnitelmasta.

3 TUTKIMUSMENETELMÄT

3.1 Käytetyt menetelmät

Tietoa kerättiin usealla eri tavalla, jotta saataisiin kattavampi käsitys kuntalaisten mielipiteistä. Tutkimusmenetelmät ja niiden ajoitus määräytyivät paljolti suunnitteluvaiheiden perusteella.

Koska suunnittelijat lähettivät helmikuun alussa asukaskyselyn joka talouteen, ei seurannan alkuun voitu tehdä enää toista kyselyä samalle perusjoukolle. Joten lähtötilannetta kartoitettiin haastattelemalla joitakin keskustan asukkaita. Tutkimuskysely tehtiin vasta yleissuunnitteluvaiheen päätteeksi, jolloin tiedusteltiin takautuvasti kuntalaisten näkemyksiä suunnitelmasta ja koko yleissuunnitteluprosessista. Osa kyselylomakkeista käytiin hakemassa henkilökohtaisesti takaisin, jolloin tarkistettiin lomakkeen toimivuutta ja haastateltiin vastaajia. Myös suunnittelusta kertovat lehtikirjoitukset ja suunnittelijoiden yleisölle suuntaamat tiedotteet käytettiin tutkimuksen lähdemateriaalina.

Jatkossa käytetään suunnittelijoiden laatimasta kyselystä nimitystä asukaskysely erotukseksi tässä työssä esiteltävästä tutkimuskyselystä. HaastatteLUissa ilmaistut näkemykset esitellään haastateltavien käsityksinä ja suorina lainauksina, tutkimuskyselyn tulokset kuvataan jakautumina ja vastaajien mielipiteinä.

3.2 Kysely ja siihen vastanneet

Suunnitteluprosessia arvioiva tutkimuskysely postitettiin marraskuussa 1992. Kyselylomakkeessa (liite 3) selvitettiin aluksi asukkaiden tietoja ja

toimintaa suunnitteluun liittyen. Seuraavaksi kyseltiin arvioita suunnitteluprosessista sekä suunnitelmasta ja sen vaikutuksista. Sitten tiedusteltiin kiinnostusta yhteiskunnallisiin suunnitteluhankkeisiin yleensä ja lopuksi vastaajien tausta-tiedot.

Kyselyn palautti 180 henkeä (45%) yhden kaikille lähetetyn palautuspyynnön jälkeen (taulukko 1). Lomakkeista kaksi oli täyttämättä sairauden ja yksi paikkakunnalta muuton vuoksi. Palautusprosentti oli luonnollisestikin korkeampi keskustassa, jossa tiesuunnitelmat vaikuttavat enemmän päivittäiseen elämään, mutta sielläkin vain runsas puolet asukkaista ja vajaa puolet liikkeenharjoittajista vastasi kyselyyn.

Taulukko 1. Lähetettyjen ja palautettujen kyselylomakkeiden määrä

	palautettu	%	lähetetty	pal. %
keskusta-asukas	59	33,3	113	51,8
liikkeenharjoittaja	16	9	34	47,1
muualla Ylistarossa	102	57,6	250	40,8
tyhjä lomake	3	-		
yhteensä	180	100	397	45,3

Alhaista palautusprosenttia selittänee osaltaan kyselyn aihepiiri, joka ei kiinnostanut edes monia vastanneista. Lisäksi suunnittelijoiden samasta hankkeesta aiemmin tekemät kyselyt ovat saattaneet tuottaa jo kyllästymistä tällaisiin kyselyihin. Myös kyselytutkimuksia tyypillisti vieroksuvat ryhmät, kuten vanhuksat ja vähemmän koulutetut, ovat muita useammin jättäneet vastaamatta.

Palautusprosentin pienuudesta huolimatta kyselyyn vastanneet edustavat kohtuullisesti Ylistaron väestörakennetta (liite 4). Sukupuolijakauma on lähes sama kuin väestössäkkin eli naisia on hieman enemmän. Tutkimuksessa keski-ikäisten osuus on ylikorostunut nuorten ja eläkeläisten kustannuksella. Vastaajien ikäjakauma keskittyy 40 - 60 vuoden välille. Valtaosa (60 %) on lapsiperheitä, viidennes lapsettomia pariskuntia ja loput yksin eläviä. Lapsiperheiden osuus on kyselyssä suurempi kuin todellisuudessa, vaikka lapsien lukumäärä perhettä kohti vastaakin hyvin väestötietoja. Talouksien keskimääräiset vuositulot ovat likimain samat kuin keskustan seudun tilastoissa, mutta koulutettujen ja palveluammatteissa toimivien osuudet ovat painottuneet vähän suuremmaksi kuin todellisuudessa.

Keskimäärin kyselyyn vastanneet asuvat 5 kilometrin päässä keskustasta (taulukko 2), mutta 44 % sijoittuu puolen kilometrin etäisyydelle Kaukolanraitista ja yli puolet kulkee joka päivä keskustan alueella (liite 4). Vaikka keskustan lähialueet kyselyssä painottuvatkin, myös kauempana asuvia ja harvemmin keskustassa käyviä on vastaajien joukossa.

Taulukko 2. Matka kotoa Kaukolanraitille

Kilometriä	f	%	
0 - 3	102	59,3	#####
3 - 6	20	11,6	####
6 - 9	8	4,7	##
9 - 12	7	4,1	##
12 - 15	7	4,1	##
15 - 18	9	5,2	##
18 - 21	11	6,4	##
21 - 24	2	1,2	# keskiarvo = 5,2 km
24 - 27	3	1,7	# hajonta = 7,5
27 - 30	1	0,6	# kvartiilit: 0,2 km,
30 - 33	2	1,2	# 1 km, 7,5 km
	172	100	# = 6

Kyselyyn vastanneet eivät näytä edustavan aivan koko kunnan väestöä, mutta he kattavat melko hyvin keskustan lähiympäristön asujamiston ja ainakin he muodostavat edustavan otoksen niistä kuntalaisista, jotka halua-
vat ottaa kantaa taajaman tienparannussuunnitelmiin.

3.3 Haastattelut

Helmikuun alussa valittiin erityyppisiä intressiryhmiä edustamaan sattuman-
varaisesti viisi ylistarolaista, joita haastateltiin lyhyesti. Heistä kaksi oli
Kaukolanraitin liikkeenharjoittajia ja kolmas asukas, neljäs Rapakujalla
asuva eläkeläinen sekä viides keskustan ulkopuolella asuva maanviljelijä (lii-
te 5). Haastateltavat olivat iältään 34 - 82 -vuotiaita. Heistä kaksi oli miehiä
ja kolme naisia.

Marraskuussa kyselylomakkeita haettaessa haastateltiin toisen kerran
kolme vuoden alussa haastatelluista sekä kuusi uutta henkilöä (liite 5).
Yhteensä yhdeksästä haastateltavasta naisia oli viisi. Nuorin oli 17 ja vanhin
80 vuotta. Kaukolanraitin varrelta haastateltiin kaksi liikkeenharjoittajaa ja
kolme asukasta, Rapakujan viereltä kaksi eläkeläistä ja keskustan ulkopuo-
lelta koululainen ja maanviljelijä.

Suurin osa haastatteluista nauhoitettiin ja kirjoitettiin myöhemmin sanasta
sanaan, mutta varsinkaan vanhimmat haastateltavat eivät halunneet nauhoi-
tusta, jolloin haastattelut kirjoitettiin muistiinpanojen varassa.

3.4 Seuranta

Suunnitteluprosessin seurantaan varten sovittiin, että suunnittelijat lähettävät
asiaan liittyvistä kokouksista, lehtikirjoituksista ja asukkaille suunnatuista
tapahtumista tiedot ja muistiot. Valitettavasti tämä tiedonvälitys ei kuitenkaan
toiminut reaaliajassa, vaan informaatio saapui postituskatkosten vuoksi

enimmäkseen vasta jälkeenpäin. Täten ei esimerkiksi suunnittelijoiden ja koululaisten tai asukkaiden välisten tapaamisten vuorovaikutusta voitu seurata, vaikka niin oli alunperin tarkoitus tehdä.

Seuranta supistui lähinnä suunnittelijoiden ja kunnan toiminnan selvittämiseen muistioiden, tapaamisten ja puhelinkeskustelujen pohjalta sekä suunnittelun kuluessa aiheesta julkaistujen lehtikirjoitusten tarkasteluun.

4 TULOKSET

4.1 Tieto suunnitteluun liittyvistä tapahtumista ja niihin osallistuminen

4.1.1 Ensimmäinen tieto suunnittelusta

Puolet haastatelluista muisti, että Kaukolanraitin uudistamista oli suunniteltu jo ennen vuoden 1991 ideakilpailua. Täsmällisen ajankohdan muisti vain yksi haastatelluista, pari muisteli sen olleen kymmenen vuotta sitten, yksi viisi vuotta sitten ja yksi ei osannut sanoa muuta kuin "tosi kauan sitten".

Aikaisempaa suunnittelua ja sen tiedotusta tai pikemminkin tiedotuksen puutetta ei hyvällä muisteltu.

"Tästä samasta karusta on tehty joskus kymmenkuntavuotta sitten, yks tiäimestäri suunnittelu sitä ainakin vuaren päivät, voi olla pualitoista, kaksikin, ja sitte se lopuksi sellaa sen surenratkaasun, että molemmille reunaa jalakakäytävät ja oja välihi. Mut sitä ei onneksi ikinä lähäretty toteuttamaha. Aatteloo, että oja ensin viä metrin ja sitten jalakakäytävät puolitoista, kaks metriä, niin sehän olis leventyny tua tiä maharottomasti. Kaikkien nuatten liiketalojen pihat olis menny pilalle ja suurin osa yksityistalouksista. "

"Oltiin vastaan kaupunkimaisuutta, leveitä viherkaistoja, joiden alle jäi tienvarren asukkaiden puutarhat."

"Yhtäkkiä tullessamme kesämökiltä oli vain ilmestynyt paaluja nurmikolle kevyenliikenteen väylän paikaksi. Kunnassa ei muka tietty mitään. Kukaan ei kertonut etukäteen ja tietoa salailtiin."

Toinen puoli haastatelluista taas muisti kuulleensa suunnittelusta ensimmäisen kerran ideakilpailun yhteydessä. Tieto oli saatu etupäässä lehtien välityksellä, vain yksi haastatelluista mainitsee myös tutut tiedon välittäjänä.

"Ei mull oo kyllä jääny minkäänlaista muistikuvaa muuta kun sitten tästä ideakilpailusta. "

"Ne on nyt toista vuotta tehny sitä pyrätiätä Kaukolanraitille."

4.1.2 Suunnitelmien esittelyt

Ylistarolaiset pääsivät syksyllä 1991 ensimmäistä kertaa tutustumaan uusiin keskustan teiden suunnitelmaluonnoksiin, kun keväällä järjestetyn ideakilpailun suunnittelutyöt olivat esillä kirjastossa. Valtaosa (86 %) vastaajista tiesi esittelystä, mutta kilpailutoita kävi katsomassa vain vajaa kolmannes (kuvio 1). Haastateltavat pitivät ideakilpailua hyvänä, varsinkin kun "aiemmat

suunnitelmat oli niin kaameita. Hyvä, että tehdään nyt kunnolla". Kilpailutöihin tutustuneet eivät nähneet niissä paljoakaan eroja.

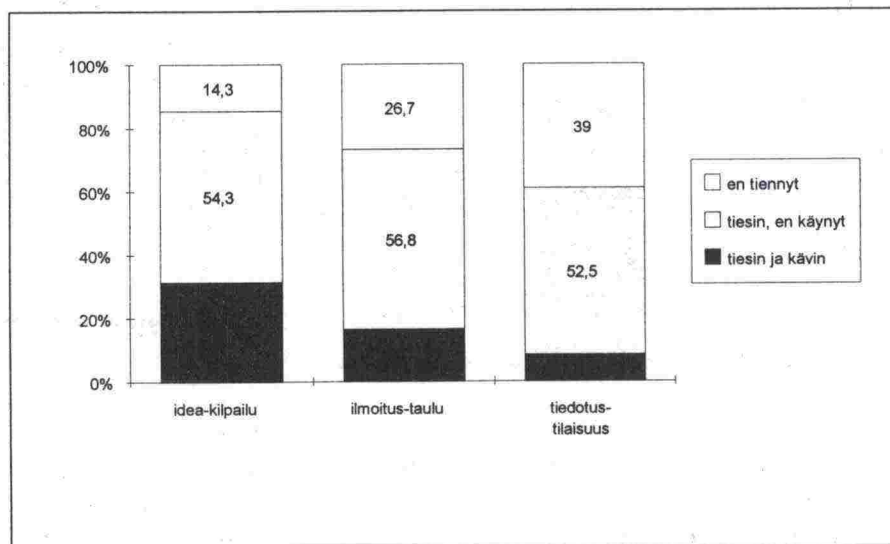
"Ihan hyviltä ne tuntu, ei sitä tämmönen asiaa tuntematon osaa silleen arvostellakaan. Kaippa niillä sama ajatus kaikilla oli."

Myös suunnitelmaluonnoksen jatkuva esillä olo teknisen toimiston ilmoitus-taululla oli hyvin kuntalaisten tiedossa, mutta siellä kävijöitä oli puolet vähemmän kuin kirjastossa (kuvio 1). Kävijöistä valtaosa oli miehiä (23 miestä/6 naista). Suunnitelmat olivat päivän esillä myös valtuustonsalissa ennen kevään tiedotustilaisuutta. Siellä käyneiden määrää ei ole tiedossa, mutta ainakaan seuraavan haastattelun perusteella se ei ole kovin suuri ollut.

"Se oli valtuustonsalissa seinällä koko pituudeltaan, kaikki ne hienoudet. Mutta se olikin niin merkillistä, että ei ketään, ei ristin sielua, ei mistään! Enkä mä tiedä oliko siellä ihmisiä ollu ennen sitä tai sen jälkeen tai jos ei siellä ollu ollu ihmisiä, niin sieltä oli sitten nekin, jotka olisivat voinu tästä informoida häipyny. Me ei kylläkään löydetty ketään muuta kuin myöhemmin tullut reporteri. "

Kirjasto toimi siis suunnitelmien esittelypaikkana paremmin kuin tekninen toimisto tai valtuuston sali, joita "monet kaihtaa" ja jonne harvalla on muuta asiaa. Kirjastossa käynnin ohessa suunnitelmia vilkaisee helpommin sellainenkin, joka ei lähtisi pelkästään niihin tutustuakseen liikkeelle.

"Mä näin ne siellä kun menin kirjastoon. Vähän mä niitä kattoin, en mä paljo."



Kuva 1. Tieto esittelyistä ja niihin osallistuminen (177 vastaajaa)

4.1.3 Tiedotustilaisuus

Valtuustosalissa pidetystä tiedotustilaisuudesta tiesi yli puolet kyselyyn vastanneista, mutta vain 15 osallistui tilaisuuteen (kuvio 1). Tämä oli kuitenkin noin puolet tilaisuuteen osallistuneiden kokonaismäärästä, sillä suunnittelijat arvioivat läsnä olleen kolmisenkymmentä henkeä. Nämä viisitoista olivat muutenkin aktiivisia asian suhteen; kahta lukuunottamatta kaikki olivat

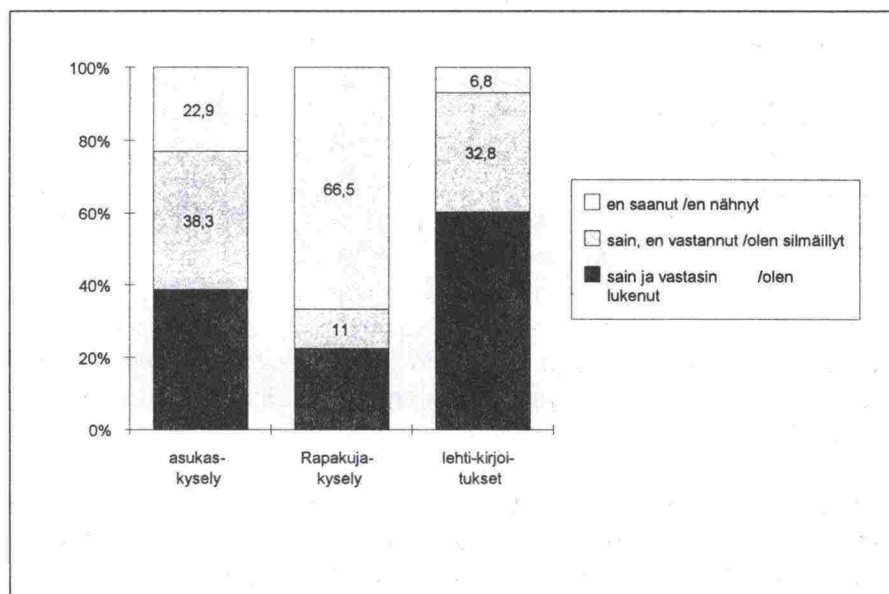
vastanneet asukaskyselyyn ja heistä puolet oli käynyt tutustumassa ideakilpailutöihin ja suunnitelmaan teknisen toimiston ilmoitustaululla. He olivat keski-ikäisiä (38-55 -vuotiaita) Kaukolan-raitin lähistön asukkaita tai liikkeenharjoittajia. Haastatelluista neljä tiesi tiedotustilaisuudesta, mutta heidän ei käyneet siellä.

Tilaisuuden järjestäjät kertoivat, että tiedotustilaisuudessa esiteltiin hanke ja vastattiin kuulijoiden kysymyksiin. Suunnitelmaluonnoksen perusajatuksot tuntuivat yleisesti hyväksytyiltä ja asukkaat kyselivät lähinnä yksityiskohdistusta, kuten hidasteista ja kevyen liikenteen väylien rajautumisesta pihoihin.

4.1.4 Suunnittelijoiden kyselyt

Suunnittelijoiden laatiman asukaskyselyn palautti alle kymmenen prosenttia Ylistaron talouksista. Vajaa neljännes tutkimukseen osallistuneista ei edes muista saaneensa joka kotiin lähettyä asukaskyselyä (kuvio 2). Asukaskyselyn muistaneista puolet on vastannut, puolet ei. Myös haastatelluista noin puolet on palauttanut asukaskyselyn. Asukaskyselyyn vastanneiden eli suunnittelusta aktiivisemmin kiinnostuneiden osuus on siis painottunut tässä tutkimuksessa, mutta toisaalta yli 60% tutkimuskyselyyn vastanneista ei palauttanut asukaskyselyä, joten tutkimuksessa on mukana huomattavasti edustavampi otos kuntalaisia kuin asukaskyselyssä.

Osaltaan suunnittelijoiden asukaskyselyn heikkoa palautusprosenttia selittää se, että lomakkeet pyydettiin palauttamaan teknisen toimiston postilaatikkoon neljän päivän kuluttua kyselyn saapumisesta ja jakeluongelmien vuoksi pienelle osalle jäi vastaamisaikaa vain 2-3 päivää. Luonnollisestikin keskustassa sijainnut palautuspiste karsi sivukylälaisten palautushalukkuutta ja lyhyt vastausaika keskellä viikkoa vaikeutti työ- tai muuten kiireisten paneutumista asiaan.



Kuva 2. Suunnittelijoiden kyselyt ja lehtikirjoitukset (177 vastaajaa)

Jotkut haastateltavat selittivät asukaskyselyn vastaamatta jättämistä sillä, ettei asia koske heitä henkilökohtaisesti.

"Kyllä mä sitä selasin, mutta se jäi vastaamatta. Eihän se hassummalta näyttäny, ei sitten niin kiinnostanu. Se meni vähän ohitte, aattelin että se koskee paremmin niitä, jotka asuu sen tien varrella."

"Se jostain syystä jäi vastaamatta. En tiedä mikä siinä sitten lie. Ehkä se on siinäkin kun ei itse omista täällä mitään kiinteistöä, niin se ei sillä lailla niin kauheesti kosketa mua."

Pari Kaukolanraitin asukasta ihmettelikin, että suunnittelijoiden kysely lähetettiin mitenkään erottelematta kaikille Ylistarolaisille. Heidän mielestään lähiasukkaat olisi pitänyt huomioida eri tavoin kuin kilometrien päässä asuvat. Asukaskyselyä moitittiin myös liian vaikeatajuiseksi, eivätkä mm. haastatellut eläkeläiset kyenneet sitä täyttämään.

"Se oli niin sekava, että heitin roskeen suoraan."

Liikkeenharjoittajille ja kiinteistönomistajille suunnattua kyselyä haastateltavat pitivät melko suppeana ja yksityiskohtaisena.

"Vähänlaisestihan tässä on kysytty, mutta saahan sitä itse kirjoittaa."

"Siinä kysyttiin hyvin paljo vain tästä omasta kohorasta, että onko siihen tyytyvänen ja hyvin vähän mitään yleestä."

Rapakujalla liikkuneille ja lähistön asukkaille jaettiin myöhemmin keväällä viitisen sataa kyselylomaketta Seinäjoen suunnan sisääntulosta. Kolmannes vastaajista kertoi tämän kyselyn saaneensa ja valtaosa heistä sen myös täyttäneensä (kuviot 2). Kyselyn palautusprosentti (n. 30 %) olikin kolme kertaa suurempi kuin asukaskyselyn. Tämä selittyy kyselyn valikoidummalla perusjoukolla, henkilökohtaisemmalla jakelulla (autoilijoille) sekä selkeämmällä kysymystavalla.

4.1.5 Lehtikirjoittelu

Lehtikirjoittelu keskustan teiden suunnittelusta keskittyi valtaosin paikallislehden julkaisemiin artikkeleihin suunnittelijoiden tiedotteiden pohjalta (liite 1). Vain parissa artikkelissa on kysely joidenkin kuntalaisten mielipiteitä suunnitelmasta. Lisäksi paikallislehti käsitteli suunnittelu- ja liikenneteemaa kahdessa pääkirjoituksessaan ja yksi vanhus kertoo yleisönosastokirjoituksessaan autoilijoiden ylinopeuden pelottavan, mutta varsinaisesti suunnitteluun tai suunnitelmaan eivät kuntalaiset lehden palstoilla puuttuneet. Täten paikallislehti toimi lähinnä suunnittelijoiden tiedonvälittäjänä, muttei kuntalaisten keskustelufoorumina toistensa tai suunnittelijoiden kanssa.

"Kyllä tuo nyt on parhaita tiedottajia kuntalaisten asioista tuo paikallislehti, se kyllä aika selkeästi sanoo ja hyvin tuo nämä asiat esille. Paikallislehti on paras. Kyllä se melekeen joka taloon tuloo, aika hyvin kattaa mitä minä tiään."

Molemmat maakuntalehdet julkaisivat vain yhden artikkelin suunnittelun aloittamisesta, vaikka Ylistaron ideakilpailu sai esimerkitapauksena valtakunnallistakin huomiota parissa liikennealan lehdessä (liite 1). Tämä kuvastaa kuitenkin maakuntalehtien yleistä linjaa tämäläisyyksissä asioissa haastateltavan aiempienkin kokemusten mukaan.

"Maakuntalehdissä se on vaan kerran, eikä nyt niin isollakaan ja sitten siitä ei puhuta sen jälkeenkään mitään."

Suunnittelusta kertovia lehtikirjoituksia on ainakin silmäilty yli 90% vastaajista ja yli 60% kertoo lukeneensa niitä (kuvio 2). Sanomalehdistön välityksellä suunnittelijat ovat tavoittaneet ylivoimaisesti kattavimman joukon kuntalaisia, sillä vaikka asukaskysely jaettiin joka talouteen, sitä ei edes muisteta saaduksi yhtä paljon kuin lehtiartikkeleita on silmäilty tai luettu.

Myös haastateltavat kertovat lehtien olleen parhaan tiedonsaantikanavan ja saaneensa mm. ensimmäisen kerran tietää koko suunnittelusta lehtien välityksellä.

"Oon silmäilly niitä näissä paikallisissa lehdissä. En nyt sillä lailla oikein tarkasti oo kattellu, että missäs se tie meniskään ja ne eri vaihtoehdot, oon vain luku läpi."

"Kyllä ne tulee aina luettua, Pohjankyröstä etupäässä."

Haastateltavat toivovatkin tietotusta lehtien ja erityisesti paikallislehden kautta, "ettei tarvitse olla itse aktiivinen", koska "ihmiset ei viitsi lähteä ilmoitustaulua tutkimaan tai tiedotustilaisuuksiin".

4.1.6 Keskustelut ja muu suunnitteluun liittyvä toiminta

Valtaosa (75%) vastaajista on keskustellut suunnittelusta sukulaisten, ystävien tai muiden tuttujen kanssa. Se on ollut keskustelun aiheena myös niillä työpaikoilla (47%), joissa useampi ihminen työskentelee. Yhteisiin asioihin kantaa ottava keskustelu on maaseudulla tavallista hyvin monissa eri yhteyksissä puolittuttujenkin parissa. Tällaisissa keskusteluissa välittyvät myös tiedot uusista asioista kannanottojen kera ihmiseltä toiselle.

"Eikä se kaupungissa ainakaan sillon, kun minäkin Hesassa aika pitkään asuin, niin ei siellä semmonen puskaradio toimi kun täällä. Joka menee kuloavalkean tavoin, kun aamulla päästää vaikka minkälaisen huhun liikkeelle, niin iltopäivällä se on jo pitäjän toisella puolella ja se on jo täysin käsitelty ja siihen kantaa otettu. Kun ihmiset on kuitenkin aina sen verran tutumpia keskenänsä, niin se toimii joko suoraan tai sitten mutkan kautta, sen takia se on nopeemmin kaikkien tiedossa ja helpommin hyödynnettävissä."

Kaupunkiyhteisö on sen verran rajotetumpi ja ihmiset on niin paljon eristäytyneempiä, eihän ihmiset ees tunne toisiansa, että kuka siellä menee sanomaan hississä, että mitä mieltä sä oot. Toinenhan kattoo jo, että onks toi ihan höhlä, mitä se mulle puhuu. Täällä voi hyvin monissa yhteyksissä, vaikka kaupassa joku tutumpi tai ainakin tietää kuka on, ihan sanoo, että mitä mieltä sä oot nyt siitä tai ooksä kuullu sen kauheen jutun tai onko sun mielestä tää nyt hyvä asia. Se kuuluu asiaan."

Keskustelu oli kiihkeämpää edellisten suunnitteluluonnosten aikaan (1985), jolloin asukkaat pitivät suunnitelmaa niin huonona, että näkivät tärkeäksi vastustaa sitä.

"Kyllä se oli silloin yleisimpiä puheenaiheita."

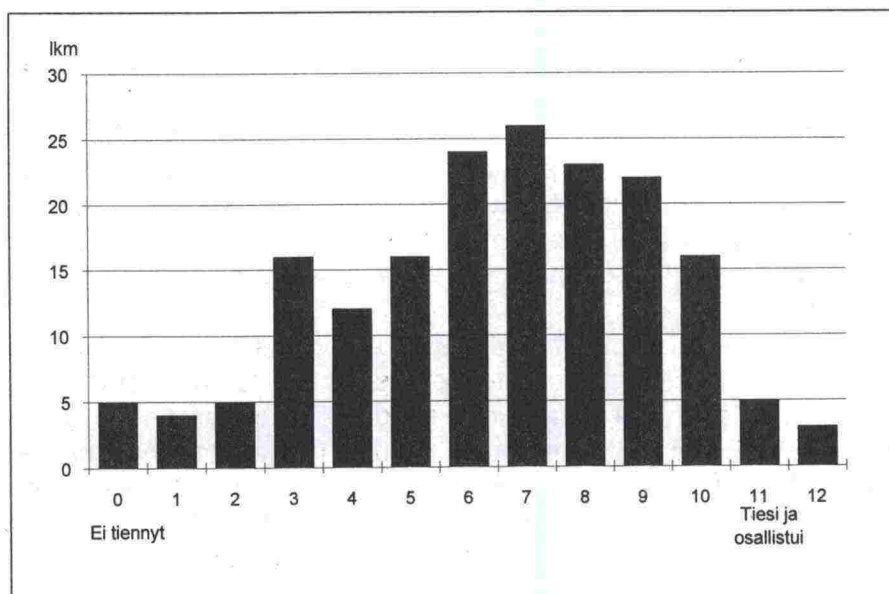
Nytkin suunnitelmasta on siis puhuttu, mutta maltillisempaan sävyyn.

Kymmenkunta vastaajaa kertoo olleensa yhteydessä suunnittelijoihin. He ovat esittäneet omia mielipiteitään, ehdotuksiaan tai toivomuksiaan asian tiimoilta. Suunnittelijat puolestaan kertovat, että kunnan teknisessä toimistossa on käyty runsaasti keskusteluja puhelimitse ja muutenkin, enimmäkseen kysyjän oman tontin asioihin liittyen. Kysymyksiin on vastattu suullisesti ja joskus lähetetty kopioita suunnitelmista. Konsultille yhteyden-ottoja on tullut muutamia.

Viisi vastaaja mainitsee toimineensa muuten suunnitteluun liittyen, mutta ei kerro tarkemmin miten. Kolme henkilöä on tutustunut suunnitteluun luottamus- tai työtehtävissään; yksi on osallistunut kunnallisten luottamustehtävien kautta, yksi asukkaiden edustajana suunnittelukokouksissa ja yksi tehnyt muutaman lehtijutun.

4.1.7 Osallistumisaktiivisuus

Vastaajien suunnitteluun liittyvää tietoa ja toimintaa mittaavat kysymykset yhdistettiin uudeksi osallistumisaktiivisuutta kuvaavaksi muuttujaksi (tarkemmin liite 6). Kuvasta 3 ilmenee, että vastaajien osallistumisaktiivisuus keskustan teiden suunnittelussa on lähellä normaalijakauman muotoa. Vain viisi henkilöä (alle 3%) ei ole tiennyt esittelyistä eikä muista saaneensa asukaskyselyä eikä nähneensä lehtikirjoituksia aiheesta. Toisaalta kolme vastaajaa on tiennyt ja käynyt kaikissa esittelyissä, vastannut asukaskyselyyn, lukenut lehdistä ja keskustellut suunnitelmasta töissä ja muualla. Valtaosa vastaajista sijoittuu näiden ääripäiden välimaastoon; he ovat ainakin tienneet useimmista osallistumismahdollisuuksista ja toimineetkin osittain.



Kuva 3. Osallistumisaktiivisuus (177 vastaajaa)

Osallistumisaktiivisuus korreloi selvästi asuinpaikan sijainnin ja keskustassa käymisen useuden kanssa (liite 6). Ne, jotka eivät tienneet paljoakaan suunnittelusta, asuivat keskimäärin 12 kilometrin päässä keskustasta ja kävivät

siellä vain 1-2 kertaa viikossa. Sen sijaan aktiivisesti osallistuneet asuivat noin kilometrin säteellä Kaukolanraitista ja kulkivat keskustassa päivittäin.

Kotitalouden tulotaso korreloi osallistumisen kanssa siten, että suurituloisemmat osallistuivat aktiivisemmin (liite 6). Myös koulutustaso oli yhteydessä osallistumisaktiivisuuteen, mutta korrelaatio on pienempi. Aktiivisesti osallistui runsas viidennes opisto- ja yliopistotasoisista, mutta vain kymmenisen prosenttia alemman tason koulutetuista. Suunnittelusta tietämättömien osuudet taas olivat juuri päinvastaiset. Sen sijaan vastaajien ikä ja sukupuoli eivät olleet yhteydessä osallistumisaktiivisuuteen.

4.1.8 Osallistumattomuuden syyt

Taulukossa 3 on koottuna selityksiä sille, ettei vastaaja ollut tutustunut suunnitelmiin. Yleisin (40% vastanneista) selitys oli luottamus suunnittelijoiden ammattitaitoon. Luottamus syntyy erityisesti silloin, kun tuntee henkilökohtaisesti jonkun suunnittelijoista.

"Mä tunnen henkilökohtaisesti tämän kunnaninsinöörin hyvin. Kun määrättyt henkilöt tarttuu joihinkin asioihin ja tiedän että ne on kykeneviä ne hoitamaan ja toteuttamaan, niin ei silloin tule ajatelleeksi enää ottaa suurennuslasin alle sitä asiaa."

Toisaalta luottamusta perusteltiin suunnittelijoiden koulutuksella.

"Mä aina oon luottanu asiantuntijoihin, he ovat asiantuntijoita alallaan ja heihin pitää voida luottaa. Muutenhan sillä koulutuksella ei oo mitään merkitystä. Se on sitte eri asia jos asiantuntija on olevinaan asiantuntija eikä sitä oo, niin se on sitten erikseen."

"Luotan ammatti-ihmisiin!"

Taulukko 3. Miksi ei käynyt esittelyissä tai vastannut kyselyyn tai lukenut lehtikirjoituksia (monta eri syytä/hlö, 119 vastaajaa)

	f	%
luotan suunnittelijoiden ammattitaitoon	48	40,3
en kuitenkaan voisi vaikuttaa suunnitelmiin	43	36,1
ei ole ollut aikaa muilta kiireiltä	31	26,1
olen kuullut, että suunnitelma on ihan hyvä	13	10,9
en ole kiinnostunut tiesuunnitelmista	12	10,1
ei vaikuta päivittäiseen elämään, asun kauempana	10	8,4
en kuitenkaan ymmärtäisi suunnitelmia	9	7,6
vanhuus, sairaus, opiskelemassa muualla	5	4,2
muuta (tietyt häiritsevät, tärkeämpiäkin tiehankkeita, edustaja kävi, juuri muuttanut, meni ohi)	5	4,2

Toiseksi yleisin perustelu osallistumattomuudelle oli se, ettei voisi kuitenkaan vaikuttaa suunnitelmiin. Vaikuttamishalu ja luottamus suunnittelijoihin olivat yleensä toisensa poissulkevia selitystapoja, sillä vain kuusi henkeä oli maininnut ne molemmat. Yli 70 % vastaajista oli valinnut siis jomman kumman näistä kahdesta yleisimmästä perustelusta.

Neljänneksellä vastaajista ei ole ollut aikaa muilta kiireiltä perehtyä suunnitelmiin, kun taas kymmenisen prosenttia on kuullut, että suunnitelma on ihan hyvä, ja saman verran ei ole kiinnostunut tiesuunnitelmista. Kymmenen henkeä perustelee osallistumattomuuttaan sillä, että suunnitelma ei vaikuta heidän päivittäiseen elämäänsä. Tätä selitystä käyttivät myös jotkut haastateltavat miettiessään, miksi asukaskysely jäi vastaamatta.

Vain yksi henkilö on valinnut osallistumattomuutensa selitykseksi pelkästään sen, ettei kuitenkaan ymmärtäisi suunnitelmia. Kahdeksalla muulla tämä mainitaan muiden selitysten ohessa. Tämä selitysvaihtoehto onkin vähän epäselvästi muotoiltu, sillä vikaahan ei pitäisi etsiä kansalaisesta, ellei hän ymmärrä suunnitelmaa, vaan suunnitelman esittämisestä. Tätä korostivat myös jotkut haastateltavat, jotka moittivat asukaskyselyä liian vaikeaselkoiseksi. Fyysiset esteet, kuten sairaus, vanhuus tai välimatka, estivät osallistumisen vain joissakin yksittäisissä tapauksissa.

4.2 Mielipiteet keskustan teiden suunnitelmasta

4.2.1 Saneerauksen tarpeellisuus

Keskustan teiden parantamista on jo ehditty odotella. Kymmenkunta suunnitelman kannattajaa perustelee näkemystään uudistamisen tarpeellisuudella ja toiset kymmenen toivoo loppukommenteissaan saneerauksen pikaista toteuttamista. Myös haastatellut kannattavat kunnostamista. Parantamistarvetta perustellaan tien huonokuntoisuudella ja sen tukkoisuudella erityisesti koulujen alkamis- ja päättymisaikoihin.

"Se on päivän selvää, että jotain on tehtävä, tie on niin huonokuntoinen. Ehdottomasti se on kunnostettava."

"Sehän on nyt niin kuin maantie ja silti tässä on niin hirveen paljon liikennettä just koulujen alkamisen ja päättymisen aikoihin."

"Kyllä sille nyt jotakin saa teherä. Kyllä se aivan oikein on, että niitä kohennetaan, koska nehän nyt on, koskahan on tehty 60-luvulla, että niitä on vain vähän aina korjattu ja parannettu, että kyllä nämä liikennemäärät on aivan erilaasia kun sillon kun ne on tehty. Kun ne koululaaset pääsee koulusta, niin se on nyt kaikista suurin pullonkaula. Se on sitten niin täynnä, kun ne tulee molemminpuolin kävelöä ja tuloo pyörällä ja menee mopolla, että sinne ei taharo autolla sopia sitte enää millään."

Uudistus nähdään tarpeelliseksi, vaikka siitä saattaisi tienvarren asukkaat ja kasvillisuus kärsiä.

"Tietysti siinä nyt moni saattaa kärsiä, kun on taloja näin lähellä tätä tietä. Mutta kun tää on nyt ainoa tällainen keskustaväylä, niin kyllä se on hyvä, että kevytliikenne on ryhmitelty erikseen."

"Tiet kuntoon vaan, sivukorvalla oon kuullu, että toiset pelkää koivujen menetystä, mutta mitä niistä."

"Ankarasti olisin pannut hanttiin kevyen liikenteen väylän rakentamista meidän puolelle, mutta kun koulu on juuri tällä puolella, niin se on selvä, että se tarvitaan."

Kun toiset pitävät keskustan saneerausta ehdottoman tarpeellisena, kahdeksan vastaajaa näkee sen tarpeettomaksi, koska "näinkin vielä pärjällään".

Neljä heistä pitäisi sivukylien teiden kunnostamista ja kevytliikenteen väylien tai piennarten rakentamista haja-asutusalueille tarpeellisempana, koska "keskustan tiet vielä menettelevät tällaisenaan muutamia vuosia".

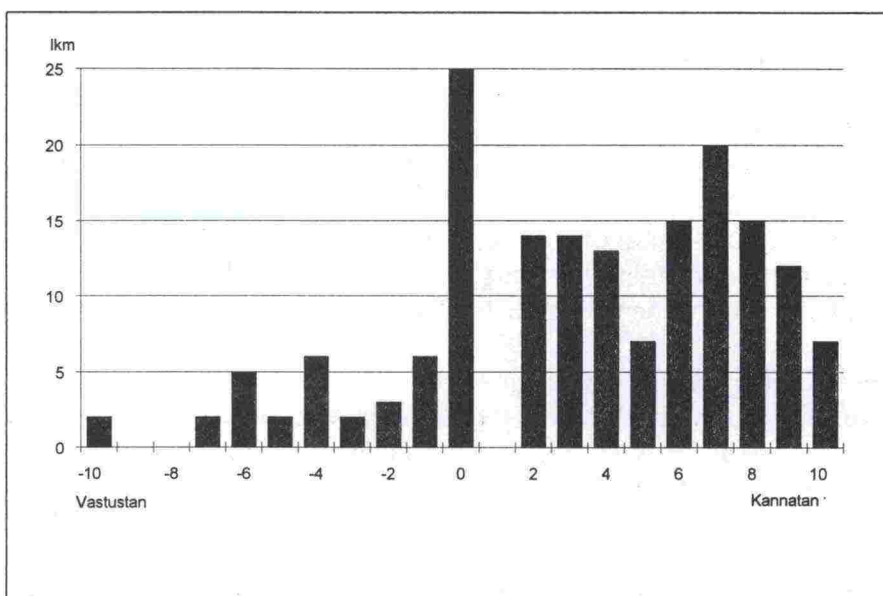
4.2.2 Kokonaisnäkemys suunnitelmasta

Valtaosa (69 %) vastaajista suhtautuu keskustan teiden suunnitelmaan myönteisesti, mutta kannatus jakautuu melko tasaisesti vähäisestä suurempaan (kuvio 4). Erivahvuisia kielteisiä näkemyksiä on melko vähän. Selvästi omaksi ryhmäkseen erottuvat kantaa ottamattomat. Sekä kannattajat että vastustajat ilmaisevat kantansa melko maltillisesti; erityisen voimakkaita puolesta tai vastaan kannanottoja ei ole monta.

"Jos se siinä laajuudessa menis, mitä on ajateltu, se hieno, hyvä suunnitelma, johon tulee nää hidasteet sun muut ja jossa ei maisemaa pilata, niin mun mielestä sehän olis ihan erinomaisen hyvä. Se olis turvalline, se olis hyvä, se olis kaunis vielä kaiken lisäksi. Mutta jos sitä ruvetaan muualle suuntaan muuttamaan, niin sitten mä en kannata. Mää jään vaan mielenkiinnolla oottamaan, että jos se tulee niin hyvä on, kyllä mä oon tyytyväinen."

"En mä ainakaan yhtään moiti. Toisaalta se oli mulle aika positiivinen, se ei oikeestansa multakaan viä itteltäni kun piänen palan puutarhaa tuasta, mutta toisaalta se on etu kun tuo katu kunnostetaan, että mä en näe sitä niinku haittapuolena. Ei mulla oo tuas mitään negatiivista, mutta se voi olla sellaaselle, jolla on omas kohoras oikeen nekativinen kohta niin sehän voi olla sille aivan katastrooffi."

"Mieluummin antaisin koko tien olla entisellään, ilman katukivetyksiä ja vinoparkkeja, olisi vain maalattu kevyen liikenteen väylä ja kunnostettu tie. Mutta kun sen tietää, ettei se onnistu. Erityisesti kevyt liikenne on erittäin vilkasta, kun tässä on koulu ja vanhustentalo ja sairaala lähellä. Niin että kevyen liikenteen väylät on aivan ehdottomia."



Kuva 4. Kokonaisnäkemys Ylistaron keskustan tiesuunnitelmasta

-10 ... -1		0		1 ... 10	
Vastustaa		Ei ota kantaa		Kannattaa	
lkm	%	lkm	%	lkm	%
28	16	25	15	117	69

Päivittäin keskustassa liikkuvat ja siellä asuvat kannattivat uudistusta selvästi enemmän kuin muut (liite 7). Kannanottoon eivät merkittävästi vaikuttaneet vastaajien muut taustatekijät. Vain lievää suuntausta näyttäisi löytyvän siten, että palvelusektorilla työskentelevät ja suurempituloiset kannattavat uudistusta enemmän kuin toisten alojen tai tuloryhmien vastaajat.

Mielipide suunnitelmasta korreloi merkittävästi osallistumisaktiivisuuden kanssa (liite 7). Varsinkin teknisessä toimistossa, kirjastossa ja tiedotustilaisuudessa käyneet ja lehtikirjoituksiin perehtyneet kannattivat uudistamista vahvemmin kuin ne, jotka eivät edes tienneet näistä tutustumismahdollisuuksista.

Lehtien yleisönosastoissa ei suunnittelusta kirjoitettu ja vain parissa artikkelissa kerrottiin joidenkin asukkaiden käsityksiä suunnitelmasta. Toisessa niistä kaksi miestä vastusti ja yksi kannatti Rapakujan sulkemista ja toisessa yksi perhe tarkasteli suunnittelun perusideoita. He pitivät suunnitelman ympäristöystävällisyyttä ja ihmisläheisyyttä hyvänä ja toivoivat näiden periaatteiden säilyvän loppuun asti. Lisäksi tammikuussa 1993 paikallislehden pääkirjoitus otti asiaan vahvasti kantaa neuvo-malla, ettei tielaitoksen tyrkyttämistä rahoista ja suunnitelmista "pidä missään tapauksessa kieltäytyä, eikä varsinkaan pidä ruveta takkuamaan tielinjauksista pohjalaisella jääräpäisyydellä".

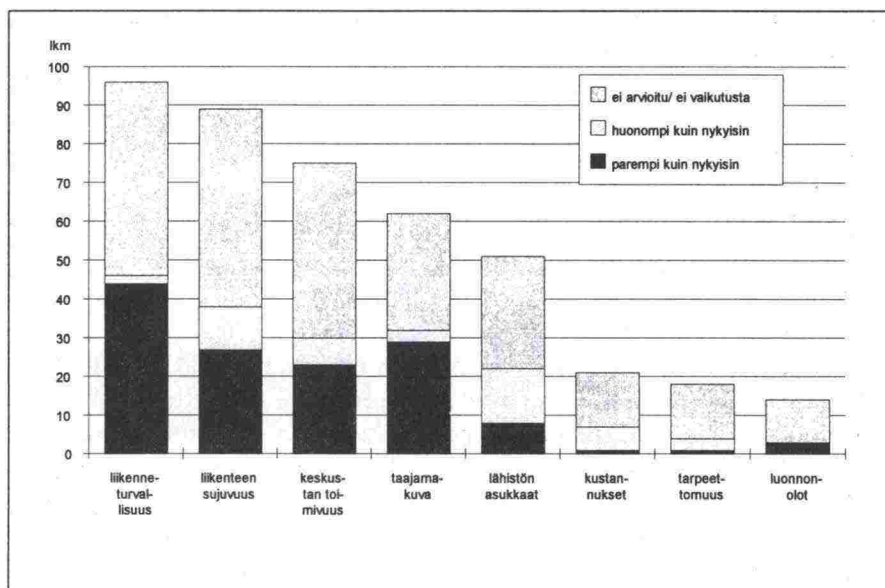
4.2.3 Tärkeimmät arvioinnissa huomioidut tekijät

Kuviossa 5 on esitettyä vastaajien valitsemaa kolme tärkeintä tekijää, jotka vaikuttavat eniten heidän arvioonsa keskustan teiden suunnitelmasta. Tärkeimpinä pidettiin suunnitelman vaikutuksia liikenneturvallisuuteen (62% vastaajista) ja liikenteen sujuvuuteen (57%). Myös vaikutukset keskustan toimivuuteen ja taajamakuvaan arvioitiin merkittäviksi (48%,40%). Nämä olivat lähinnä suunnitelmaa kannattavan tai kantaa ottamattoman valtaosan näkemyksiä, sillä suunnitelmaa vastustavat perustelivat käsitystään uudistamisen tarpeettomuudella ja negatiivisilla vaikutuksilla liikenteen sujuvuuteen.

Aktiivisimmin suunnitteluun osallistuneet pitivät tärkeimpänä liikenneturvallisuutta, kun taas vähiten suunnittelusta tienneet valitsivat sujuvuuden tärkeimmäksi. Taajamakuva ja keskustan toimivuutta painottivat enemmän suunnitelmaan tutustuneet kuin siitä tietämättömät. Aktiivisesti osallistuneiden tärkeinä pitämät tekijät olivat siis lähempänä suunnittelijoiden tavoitteita kuin hanketta tuntemattomien. Mutta arveluksi jää, johtuiko tämä siitä, että suunnittelijat olivat välittäneet omat näkemyksensä heille, vai siitä, että suunnittelun tavoitteita tärkeinä pitäneet osallistuivat aktiivisemmin.

Suunnitelman erilaisten vaikutusten tärkeysjärjestys erosi hieman sukupuolittain tarkasteltuna: naisilla selvänä ykkösenä oli liikenneturvallisuus, kun taas miehillä kärkeen ryhmittivät liikenteen sujuvuus, turvallisuus ja keskustan toimivuus (liite 8). Molemmat sukupuolet pitivät keskustan tiesuunnitelmia arvioidessaan tärkeimpinä samoja tekijöitä, mutta painottivat niitä hieman eri tavoin. Naiset pitivät vaikutuksia asukkaille ja luonnonoloihin tärkeämpinä kuin miehet, jotka taas korostivat naisia enemmän vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen, keskustan toimivuuteen ja taajamakuvaan.

Vain osa oli vastannut tarkemmin avoimeen kysymykseen, vaikuttaako suunnitelma huonommalta vai paremmalta nykytilanteeseen verrattuna (kuvio 5). Pääosin vaikutuksia pidettiin myönteisinä. Negatiivisia vaikutuksia nähtiin aiheutuvan positiivisia enemmän lähiympäristön asukkaille ja toimipaikoille sekä kustannuksiin (liite 8).



Kuva 5. Kolme tärkeintä tiesuunnitelman arviointiin vaikuttavaa tekijää ja arvioitu vaikutuksen suunta nykyiseen verrattuna

4.2.3.1 Liikenneturvallisuus

Valtaosa vaikutusta arvioineista koki suunnitelman parantavan huomattavasti liikenneturvallisuutta (liite 8). Kaksitoista mainitsi nimenomaan kevytliikenteen turvallisuuden kohentuvan erillisten väylien ja alentuvien nopeusrajoitusten ansiosta.

"Kyllähän se turvallisuuskin on suuri asia, varsinkin kun on nuata piäniä kersojakin ja ne lähtöö vielä kouluhunki tästä. Mun mielestä tuas on nyt otettu ne niin hyvin huomioon, että siinä ei oo mitään. Se on heti parane-mas, kun se koroke tulee niille jalankulukijoolle, se erottaa ne."

Monet haastatellut perustelivat uudistuksen tarpeellisuutta kevytliikenteen nykyisellä turvattomuudella eli he epäsuorasti ilmaisivat ajattelevansa suunnitelman parantavan tilannetta. Kuusi vastaajaa toivoi loppukommenteis-saan, että erityisesti kevytliikenteen turvallisuuteen ja mukavuuteen kiinnitet-täisiin huomiota.

Kaksitoista vastaajaa ei uskonut turvallisuuden paranevan. Kuusi heistä ajatteli tilanteen pysyvän ennallaan ja neljä toivoi parasta. Vain kahden vastaajan mielestä liikenneturvallisuus heikkenee uudistuksen myötä. Toinen heistä perustelee näkemystään sillä, että "isoilla koneilla, kuten puimurilla, liikkuminen aiheuttaa vaaratilanteita". Hänen mielestään "turvallisuuksnäkökohtia ylikorostetaan, sillä onnettomuudet ovat Kaukolanraitilla erittäin harvinaisia."

4.2.3.2 Liikenteen sujuvuus ja keskustan toimivuus

Suunnitelman nähdään parantavan myös liikenteen sujuvuutta ja keskustan toimivuutta (liite 8). Monet perustelevat tätä sillä, että uudistus selkeyttää liikennettä, kun kevytliikenne on omalla väylällään. Parin vastaajan mielestä tie ei voi enää nykyistä huonommaksi mennä ja kolme toivoo parempaa.

Viitisen vastaajaa ajattelee, ettei uudistus vaikuta sujuvuuteen tai toimivuuteen, ettei se paranna eikä huononna tilannetta. Kaksitoista kokee sujuvuuden heikkenevän mm. nopeusrajoituksen alentamisen ja turvallisuuden parantumisen vuoksi ja seitsemän mielestä keskustan toimivuus kärsii. Suunnitelma tuntuu heistä ahtaalta ja tukkoiselta varsinkin maatalous- ja raskaan liikenteen kannalta.

"Jotenkin tästä suunnitellusta tulee tukkoisemmaksi, ahtaampi vaikutelma. Kyllä kuorma-autot ja rekatkin varmaan menee siitä mistä pikkuautot ja traktoritkin nyt menee, mutta puimurit ei mahdu."

"Joskus joutuu pysähtymään tienvarteen, pääsevätkö toiset ohi?"

Yksi haastatelluista pitää Kaukolanraitin maatalousliikennettä kuitenkin niin vähäisenä ja yhä vähentyvänä, ettei hän näe tien kapeutta ongelmallisena.

"Tämän tien varrelta maatalous on mennä ja ollu ja tulevaisuudessa kaikki nämäkin pellot tästä rakennetaan pois. Kyllä se maatalousliikenne on oskariolematon. Kyllä siinä pari kertaa viikossa puimuri pyörii silloin puintaikana ja traktoreita menee lumenaurauksessa enemmän kuin maatalousajossa. Että tällä Kaukolanraitilla, kyllä se pientä on, eikä sitä jatkossa oo sitäkään vähää kuin mitä nyt on. Noilla sivuteillä vähän enemmänkin, mitä tästä poikkeaa."

Vaikka vain jokunen mainitsee nopeusrajoituksen, hidasteet tai tien ahtauden sujuvuuden ja toimivuuden heikkenemisen perusteeksi, monet vastaajat ja haastateltavat esittävät näistä mielipiteensä oma-aloitteisesti loppukommenteissaan. Pari vastaajaa toivoi nopeusrajoitusta suuremmaksi perusteluja esittämättä ja kolmannen mielestä alhainen nopeusrajoitus ei tule onnistumaan.

"Käytännössä kapea tie ei toimi, talvella hyvin hankala ja kesälläkin. 40 km nopeusrajoitus ei onnistu, niin hyvä kuin olisikin. Eihän se toimi Helsingissäkään."

Alemmasta nopeusrajoituksesta kirjoittaa kaksi vastaajaa turvallisuutta lisäävänä tekijänä. Yksi haastatelluista pohtii ajonopeuden vähentämisen riippuvan asenteista; ei ole kysymys monestakaan minuutista ja kiireiset voivat käyttää vaihtoehtoisia, nopeampia reittejä.

"Kyllä tuohon jos pistäs jonkun 40 km tuntinopeuden tai ne hidastuses-teet, must tuntuu että se pelais ihan hienosti. Pitääkö sitä nyt olla niin

jumalaton kiire ihmisillä kuolemaansa kohti, että mennä tuhatta ja sataa niin kun ne tuossa menee. Jos joku kattoo, että tämä hänen päivittäistä rytmiään niin kovin hidastaa, niin painukoon tuolla Jyväskylän tiellä vaikka pääkolmantena jalkana, onhan tässä näitä muitakin teitä käyttää. Eihän tää oo kun kilometrin matka, niin ei se nyt jos ajat sataa tai neljää-kymppiä niin ei se nyt kilometrillä niin montaa minuuttia tee. Se on asennekysymys."

Viitisen henkeä puhui tai kirjoitti hidasteista kielteiseen sävyyn. He pitivät niitä järjettöminä, tien hoitoa hankaloittavina ja kustannuksia korottavina. Ylinopeuden rajoittamiseksi pitäisi keksiä jotain muuta, vaikka lisää valvontaa.

"Sielähän tulee sellaaasia hirasteita, mutta kun täs tiellä on nyt niitä ollu, varmaan viis, kuus sellasta hyppyä ja moomma koko ajan toivonu että kun ne sais pois. Ne on vaivannu autolla ja ne vaivaa traktorilla ja keväällä ne on montolla ja nyt ne on korkialla, routa on nostanu ne. Niin ny ne teherään ne samat hypyt, mutta ne teherään vain TVH:n pualesta oikeen varta vasten. Niin ne mää tärkeä jättääsin pois siitä, se olis kaikkien kannalta etu, se olis TVH:n kannalta etu kun lumi aurataan niin sellaiset hypyt, nehän on vain tiellä ja kunnossapitua haittaa. Toisaalta voihan se olla, ettei se nuan terävä tuu se hyppöös, mutta traktorimiehenä minä ainakin moitin sitä hyvinkin paljo."

"Turhat saarekkeet ja korokkeet pois, huomioitava myös talviaika. Tien hoidon helppous, auraus ym. "

"En mä sellaaasia kyllä kannata, kyllä siihen nyt jotakin muuta pitää sitten keksiä, jos ei se vauhti pysy. Valavontaa lisää, eikö se sillä tasaantuisi. "

"Korotetut jalkakäytävät järjettömiä, samoin kaarisillat purojen yli."

Kirkonsillan ja hautausmaan kohdan ahtauden mainitsee viisi vastaajaa pelottavana esimerkkinä huonosta suunnittelusta.

"Risteyksiä ei saa tehdä liian ahtaiksi kuten ent. Heiskan ja sankarihautausmaan risteys on täysi fiasko kuin myös kirkon pihan uusi suunnittelu. En voi ymmärtää kuinka tällaiset suunnittelijat yleensä saavat olla työssänsä???"

"Kirkonsillan pohjoispuolella oleva risteys on oikea suunnittelun 'kukkanen'. Pelkään näitä tulevan lisää uuden järjestelyn myötä."

4.2.3.3 Taajamakuva ja luonto

Suunnitelman vaikutukset taajamakuvaan ja luontoon nähtiin erittäin myönteisinä (liite 8). Vain kolmen vastaajan mielestä taajamakuva huononee; siitä "tulee ahtaampi" ja "maisemat pilaantuu jos pyörätiet tehdään talojen nurmikoille ikkunoiden alle". Heidän osallistumisaktiivisuutensa on kuitenkin selvästi vähäisempi kuin myönteisiä arvioita antaneilla eli he eivät tunne suunnitelmaa kovin hyvin.

Vaikka suunnitelman ei koettukaan uhkaavan ympäristöä, monet vastaajat ja haastateltavat korostivat, kuinka tärkeitä on sovittaa tie ympäristöön niin, että maaseutumainen vihreys säilyy viihtyisyyttä antamassa.

"Kaiken uudisrakentamisen ja saneeraamisen pitäisi olla ympäristöystävällistä, luonnonolot huomioonottavaa, luontoa säästävää. Viherrys lisää myös ihmisen viihtyvyyttä."

"Toivoisin puiden säilyvän, ettei ne häivy tien alle. Viihtyisyys häviää jos kasvit kaadetaan pois. Pääasia että kasveja jää tai istutetaan uusia, muuten tulee kalsee näkymä kuin kaupunkimaisema."

"Se pitää olla sellane, että se siihen ympäristöön sopeutuis hyvin, ja olis väljää ja ettei ihmisten puutarhat menisi aivan piloolle. Että tehtäis vähä sen maaston ja luonnon mukaan eikä pihoja särjettäisi."

Ylistaron keskusta mainittiin harvinaiseksi esimerkiksi vanhanaikaisesta kylänraitista, joka tulisi säilyttää tulevien sukupolvienkin nähtäväksi, eikä yritä muuttaa kaupunkimaiseksi.

"Kun just tää Kaukolanraitti on hyvänä esimerkkinä vanhanaikaisesta kylänraitista, joka on säilytetty ennaallaan eikä oo pilattu ja se pitäs sillä lailla säilyttää, että on jätetty puut ja puskat ja kun kattoo niin se on komian näköinen. Ylistaro on niitä harvoja enää, mitä olis, onhan tääkin kulttuurin takia jo "pilattu", mutta jos se säilyis tietyllä lailla alkuperäisenä se maisema ja jota kuitenkin sitte nykyaikaisesti hyödynnettäis, niin se olis tulevillekin sukupolville hieno esimerkki siinä mitenkä pelataan yhteen. Kun tää kerta on maaseutua, niin pidetään se sellasena, eikä yritetäkään mitään muuta. Ei täällä mitään kauheita stradoja tarvita, kun ei niitä Keski-Euroopassakaan oo tarvittu, vaikka siellä on paljon suurempi asutustiheys. Onhan sielläkin jätetty ne vanhat kadut eikä oo taloja purettu moni paikoin."

"Ettei se olisi keskustaa raiskaavaa, vaan yhtenäistävää, rakentavassa mielessä ja sitten myöskin hyvin kaunista tämän ja tuleville sukupolville."

Vain yksi haastatelluista pitäisi tienvarren puiden suojelua tarpeettomana kustannusten lisääjänä, sillä puita voi istuttaa uusia ja Ylistarossa riittää metsiä viihtyisyyden takaamiseksi.

"Mutta en mä näin piänes tiähankkees oikeen välittäisi tuasta luannosta yhtään mitään. Kyllä mä sen ymmärrän johonaki moottoritiäs, mutta en mää oikeen näin piänes. Kun tiä tarvitahan niin kyllä se pitää olla sitte ainakin kunnollinen, kun se tähän tuloo keskelle kylää. Ja mun mielestä siinei oo tuas tiän varrella mitään suajeltavaa. Turhaa olis tienvarren puita ruveta suajelamahan, kyllä me saamme niitä uusia kasvamaan. Ne on vain useimmiten kustannuskysymyksiä kun niitä ruvetahan siirtämään ja suajelemaha, ne on niin suuria kustannuksia. Kyllä mä sen tiärän, että pitää siinä puitakin olla, että se on viihtyinen, mutta mun mielestä tämä Ylistaro on vielä niin palijo mettää, että kyllä täällä sitä piisaa."

4.2.3.4 Lähiympäristön asukkaat ja toimipaikat

Negatiivisimmat vaikutukset suunnitelmalla koettiin olevan tien varrella asuville (liite 8). Seitsemäntoista vastaajaa näkee uudistuksen huonontavan lähiasukkaiden elämää ja liikkeiden toimintaa. Heistä kuuden mielestä liiketohtien parkkipaikat vähenevät ja kolme kirjoittaa talojen jäävän liian lähelle tietä, jolloin asukkaiden elämä muuttuu yhä rauhattommaksi.

"Tienvarsiasukkaiden elämä tulee aina vain ahdistavammaksi kun kävelytiet tulee aivan ikkunain alle, jokainen haluaisi rauhallisuutta eikä häiriöitä."

Viisi vastaajaa ei näe uudistuksen juurikaan vaikuttavan tien vierustoilla ja parin mielestä se ei saisi tuottaa häiriötä. Myönteisiin vaikutuksiin uskoo viisitoista vastaajaa. Heistä viisi mainitsee uudistuksen lisäävän viihtyisyyttä.

Osallistumisaktiivisuus oli keskimäärin samansuuruista sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia lähistön asukkaille ennakoineiden joukossa. Tämä ei kuitenkaan merkinnyt sitä, että suunnitelmaa olisi tunnettu kokonaisuudessaan. Esimerkiksi rauhattomuutta ja puutarhojen menetystä pelkäävät ovat ilmeisesti päättelleet talojen jäävän liian lähelle tietä sen perusteella, että kevyenliikenteen väylät on suunniteltu molemminpuolin tietä, vaikka suunnitelmassa tiealuetta ei ole juurikaan levennetty. Vaikka tienvierustojen kohtalosta ei tarkemmin tiedettykään, asiaa pidettiin tärkeänä, sillä loppukommenteissa toivottiin puutarhojen ja pihojen säilyttämistä sekä tienvarren siistimistä.

"Välttääkää mahdollisuuksien mukaan turmelemasta asukkaiden kauniita aikaansaannoksia, joista on iloa ohikulkijankin silmille. "

"En muista miten muualla, jääkö puita tien alle, mutta meillä on nyt pari puuta, jotka voivat jäädä tien alle. Toivottavasti ne olis mahdollista edes siirtää toiseen paikkaan ja jollei niin istutettais uutta. "

"Uutta tietä odotellessa toivoisin päättäjien kävelevän Kaukolanraitin päästä päähän huomataksaan tienvarren epäsiisteydet.

4.2.3.5 Kustannukset

Asukkaille koituvien haittojen lisäksi kustannuksista annettiin enemmän negatiivisia kuin positiivisia lausuntoja (liite 8). Kymmenen vastaajaa piti kustannuksia liian suurina. Heistä parin mielestä köyhä kunta tarvitsee lama-aikana rahat muuhun käyttöön ja pari epäilee, ettei tulos vastaa kustannuksia. Neljä vastaajaa ei tiedä paljonko uudistus tulee maksamaan, mutta liikaa se ei saisi olla. Neljässä myönteisessä kommentissa ajateltiin, että kustannukset jäävät alhaisiksi, koska suunnitelma noudattaa vanhaa tielinjaa, että valtionapu tekee hyvää ja että ainahan uudistaminen maksaa.

Suunnitelman hidasteita vastustaneet perustelivat näkemystään juuri erikoisratkaisujen kustannuksia lisäävällä vaikutuksella.

"Ainakin tänä päivänä kun ajatteloo niin kustannuksethan on niitä, josta pitää tinkiä ja kyllähän kun tiä teherään suaraksi niin se nyt ensin karsii kustannuksia pois, mutta kyllähän siinä nyt pitää ottaa huomioon monenlaasia, että mikä niitä kustannuksia nostaas, ettei nyt ainakaan saisi nua asiat nostaaa, sellaiset jotka ei oo aivan välttämättömiä. "

"Kustannuksia korottavia erikoisratkaisuja karsittava. "

4.3 Mielipiteet keskustan teiden suunnittelusta

4.3.1 Tiedottamisen riittävyys

Valtaosa haastatelluista kertoi saaneensa suunnittelusta riittävästi tietoa ja enemmänkin he olisivat uskoneet saavansa, jos olisivat halunneet.

"Kyllä, siitä on ollut mahdottomasti lehtien palstoilla."

"Kyllä, nyt on omaa tyhmyyttä, jos ei perehdy, aiemmin tietoja pimitettiin."

"Kyllä sitä varmahan on riittävästi tietoo ja kyllä niistä jos vain haluaa kovasti tietoa saa."

"Kyllä ainakin mun oman kohoran kanssa, ei yhtään oo tarvinnu enempää tiarottaa. Ja mä luulen, että jokka on halunnu niin kyllä ne varmasti tiatoo on saanu enempi, jokka on kyselly vain."

"Kyllä ja ainahan voi kysyä lisää."

"Kyllä olis saanu, jos olis ollu aktiivinen."

"On siitä varmaan, että jos olis oikeen halunnu niin olis siitä saanu tietoo."

Yksi haastatelluista oli kuitenkin sitä mieltä, että "enempi olisi saanut tietoa jakaa. Pitäis olla kunnanvaltuuston päätökset Pohjankyrössä, että saisi koton lukea." Jälkimmäinen lause viittaa kuitenkin siihen, että hän on vastannut kysymyksen laajemmin kuin vain tätä suunnittelua ajatellen. Toinen haastateltava arveli alkuvuodesta, että tietoa "ei ole jaettu varmaankaan tarpeeksi, kun tää on aika iso projekti niin enempi tiedotusta yleisö kaipaisi." Mutta toisella haastattelukerralla hän toteaa, että "ei Isokyrössä ollut näin fiksua kyselysysteemiä. Kyllä nyt tiedottaminen on ollut ihan toista luokkaa kuin siellä, tämä on huomattavasti parempi systeemi."

Sen sijaan suunnitteluprosessista, kuten suunnittelun etenemisestä, päätös- ja toteutusajankohdista tai kustannuksista, eivät kuntalaiset ole saaneet tietoa.

"Suunnittelun eteneminen ja aikatauluinfo?"

"Suunnitteluprosessin kulusta ei kyllä oo, ei mulla ainakaan, tietoo, että koska ne päättää. En tiedä ainakaan vielääkään että onko se päätetty, että mikä vaihtoehto on päätetty ja koska se teherään, että ei oo kyllä mitään tietoo, koska se viimeenen päätös teherään. Yleensä se hautautuu niin, että niitä kokouksia piretään ja piretään ja sitten ei tieretäkään, että koska se on se viimeenen kokous. Ei oo tietoo, että paljonko se maksaa, koska se teherään ja koska se päätetään."

Haastatellut kuitenkin epäilivät, että nämä tiedot ovat vain jääneet heiltä huomaamatta.

"Siitä ei oo mitään mielikuvaa mitä tämä systeemi tulee maksamaan. On voinu olla, mutta on kyllä menny ohitte, ei mun silimääni oo jääny ainakaan."

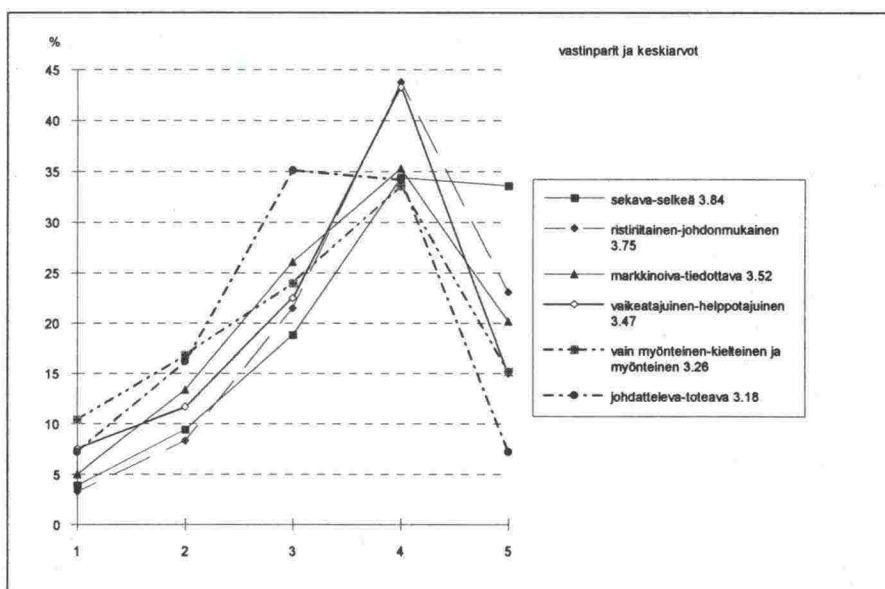
"En mää oo nyt nähäny ainakaan leherissä että rupeeko se menemään tästä eteenpäin ja miten se menee. Että onks siitä ollu tietoo millon se ruvetaan tekemään, en mää ainakaan oo mistään lukenu. Onhan siinä ollu että tämä suunnitelma etenee ja ehkä ne ei voi antaa sitä tarkkaa rajaa, mutta ei siitä oo mun tietääkseni tai sitte on mun silmiltä menny ohi, että lähtee se vuonna 93, 94 vai sitte kun on lama ohitettu. Mun mielestä se pitäis olla varma että suunnitelma etenee, mutta millon, en mä oo löytäny tai sitten voi olla että enhän mä nyt aina niin kauheen tarkasti lue lehtiä."

Samoin kaivattiin tietoa suunnittelijoiden tekemien kyselyjen vastausten vaikutuksesta suunnitelmaan.

"Olisin halunnut tiedon, esim. lehdistä, onko suunnitelmia muutettu kyse- lyjen vastausten perusteella."

4.3.2 Tiedottamisen arviointi

Vastaajien näkemyksiä suunnitelmista tiedottamisesta kyseltiin kuuden vastinparidimension avulla (kuvio 6). Arvioinnit keskittyvät lähelle jatkumoiden puoliväliä, mutta kuitenkin myönteiselle puolelle. Voimakkaimmin myönteisen kannan saivat tiedottamisen selkeys ja johdonmukaisuus. Niiden keskinäinen korrelaatiokin oli poikkeuksellisen korkea (.70), joten niiden miellettiin mittaavan pitkälti samaa asiaa. Tiedotusta ei nähty kovin markkinoivana ja sitä pidettiin enemmän helppo- kuin vaikeatajuisena. Johdatteleva - toteava dimensiolla vastaajia on keskimäärin saman verran molemmilla puolilla. Samoin ei selkeästi otettu kantaa siihen, tuotiinko suunnittelusta esiin sekä myönteiset että kielteiset asiat vai pelkästään myönteiset.



Kuva 6. Keskustan teiden suunnitelmista tiedottaminen

Tiedottamisen arvioinnit eivät olleet paljoakaan yhteydessä vastaajien taustatietoihin. Vähemmän koulutetut ja pienempi-tuloiset pitivät tiedottamista vaikeatajuisempaan, mutta muuten ei löytynyt tilastollisesti merkitseviä eroja. Sen sijaan suunnitelmiin tutustuneet ja varsinkin kunnan teknisessä toimistossa käyneet sekä uudistamista kannattavat arvioivat tiedottamista myönteisemmin kuin muut (liite 9).

Tiedottamisen johdattelevuuskokemukset viitannevat etupäässä asukaskyselyyn, jota haastatellut kritisoivat kysymysten ohjailevuudesta. Kyselyssä hän suunnittelijat esittivät ensin oman näkemyksensä asioista ja kysyivät sitten, olivatko asukkaat samaa vai eri mieltä heidän kanssaan.

"Kysymykset oli ohjattuja, suunnattu etukäteen."

"Olisin kaivannut enemmän vastausvaihtoehtoja. Useimmissa oli vain kolme vaihtoehtoa asioista, jotka eivät ole niin yksiselitteisiä. Siinä aliarvioidaan vastajaa, kun ajetaan takaa jotain tiettyä mielidettä ja suunnataan kysymykset sen mukaan, myydään tiettyä näkemystä. Minä kutsun tällaista suhtautumistapaa panentaälyksi. Pitäisi antaa ihmisille mahdollisuus muodostaa omilla aivoilla oma kanta asiaan. Panentaäly ei oo sitä

oikeeta älyä, ei ihmiset sitä noteeraa miksikään. Sitä on ainakin yritetty käyttää aseena politiikassa, kunnassa, joka asioissa niin että jos ei oo mitään omassa päässä, jotta vois ajatella, että asioita vois tehdä toisinkin, niin kyllä se varmaan voi sen uskaa, mutta jos on yhtään tervettä maalaisjärkee tallella ja kuvittelee ainakin voivansa vaikuttaa, niin ei se kyllä tulosta tuo. Osa kysymyksistä ei edes liittynyt asiaan. Kyselyssä olisi pitänyt painottaa vähän eri asioita; siinä oli paljon liikenteen sujuvuudesta ja maisemalliset arvot oli jäänyt taka-alalle kun olisi pitänyt olla päinvastoin."

Sekä asukaskyselyn kysymyksiä että suunnitelmien karttaesityksiä moitittiin vaikeatajuisiksi ja sekaviksi. Suunnitelmien esittelyyn toivottiin vertailumahdollisuutta nykyisen tilanteen ja uusien vaihtoehtojen välille, jotta karttoja olisi helpompi ymmärtää.

"Jos kaikille ihmisille lähetetään kysely, pitää kysymykset olla niin selkeitä, että kaikki ne ymmärtävät. Nyt kysymysten joukossa oli liian vaikeita. Kyselyssä oli todella vaikeita sanamuotoja, esimerkiksi: 'Etkö ole eri mieltä siitä, että tietä ei pitäisi olla rakentamatta?' (tai jotain sinne päin)."

"Kartat sotkuisia, pieniä, tekstit vaikeatajuisia, olisi pitänyt olla sellainen ihminen, joka osaa selittää, ettei vaan lykkää toisten vastuulle."

"Ehkä ne kartat saisi olla vähä selevempiä. Ei aina taharo päästä kärryille että kuinkas tämä nyt on. Se aina selevittäis kun siinä olis vaikka pienellä se vanha mistä se nyt menöö ja sitten siihen rinnalle pantaas se suunnitelma ja niitä nyt sitte vaikka kuinka monta, että näkis ja vois aina verrata siihen vanhaan, että mitä nyt sitten, koska se on hankala, eihän sitä nyt sillä lailla muista, että kuinka se tie menöö ja kuinka ne rakennukset on. Mutta kun olis selvä piirustus kuinka se vanha on ja sitten tämä uusi siihen viereen. Sen näkis että nyt kun tuo on tuos niin kuinka se tässä uudessa menöö, että silloin pystys vertailemaan. Jos se on pelekkä tämä uusi vaan, niin siitä ei taharo oikeen päästä kiinni, että mistä se menöö nyt tuos kohtaa ja kuinka tuon käy."

Vaikeatajuisuus ja sekavuus eivät kuitenkaan tule kovin voimakkaasti esiin tiedottamisen kokonaisarvioissa (kuvio 6), joten kaikki eivät ole näitä yhtä hankaliksi kokeneet tai sitten lehtikirjoitukset ovat olleet siirtämässä kokonaisarvioita selkeämmän ja helpotajuisemman puolelle.

Vaikka tiedottamisen määrää pidettiin riittävänä, laatuun ei oltu aina tyytyväisiä. Esimerkiksi silloin, kun suunnitelmat olivat esillä valtuustonsalissa, haastateltava kaipasi paikalle suunnittelijaa tai esittelijää, jolta olisi voinut kysellä suunnitelmasta ja joka olisi voinut kysellä asukkaiden näkemyksiä. Pelkät suunnitelmakartat eivät ole yhtä informatiivisia kuin vuorovaikutus suunnittelijan kanssa.

"Se oli lehdessä etukäteen ilmoitettu, että sitä joku informois siellä vai olisko se pitänyt jostakin itte hakee? Ei siellä ollut ketään! Sitten yksi tuli ja sekin, me ihmeteltiin, kysy meiltä. Me luultiin, että hän olis ollu näitä esittelijöitä, mutta kävi sitten lopulta ilmi, että se oli Pohjankyrön reporteri. Ei me tiedetty silloin, ihmeteltiin vaan, että mikä on kun hän kyseli mielipiteitä. Kun onhan niitä semmosiakin, jotka suunnittelee ja siinä voi kysyä ja haastatella ja ottaa kuvia ja muuta. Tässä vaiheessa se meni harakoille. Että kyllä siinä tiedotuspuolellakin ilmeisesti vähän flikkaa. Mä ajatte-

lin, että siinä mielessä, jos hän (reportteri) olis halunnut kans sitä valistus-
ta tai joku muu tullu tualta syrjäkylältä ja olis halunnu perehtyä."

4.3.3 Suunnittelunprosessin arviointi

Kuviossa 7 on esitettynä vastaajien luonnehdinnat keskustan teiden suunnitteluprosessista kuuden adjektiiviparin suhteen. Kaikissa keskiarvot ovat lähempänä myönteistä kuvausta. Myönteisimmät kannanotot ovat saaneet suunnitteluprosessin julkisuus ja kiinnostavuus. Sen sijaan suunnittelun tehokkuutta ja vastuullisuutta on epäilty eniten.

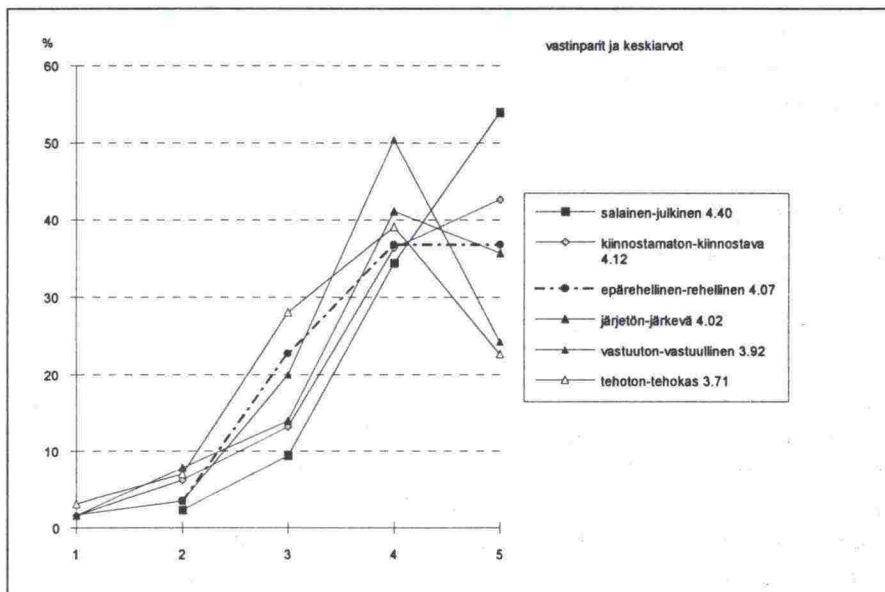
Keskustan asukkaat ja iäkkäämmät vastaajat arvioivat suunnittelua myönteisemmin kuin kauempana asuvat ja nuoremmat (liite 9). Erityisesti suunnittelun kiinnostavuus oli yhteydessä keskustassa asumiseen ja siellä kulkemisen useuteen ($r=-.31$, $p=.000$; $r=.24$, $p=.003$). Suunnitteluprosessia arvioitiin sitä myönteisemmin mitä enemmän uudistamista kannatettiin ja mitä aktiivisemmin suunnitelmiin oli tutustuttu ja tilaisuuksiin osallistuttu.

Suunnittelun tehottomuuden ja vastuuttomuuden kokemuksia heijastelevat seuraavat vapaamuotoiset kommentit, joissa suunnittelua pidetään hitaana ja kalliina.

"Pitkäveteistä - olis pitänyt olla jo käytössä - missä muualla on pääväylä ilman kevyenliikenteen väyliä?"

"Ripeämmin", "Vastuuntuntoisesti", "Toimikaa nopeasti"

"Suunnittelu on liian kallista tuloksiin nähden."



Kuva 7. Keskustan teiden suunnitteluprosessi on ollut

Kyselyyn vastanneista kaksitoista oli keskustellut suunnittelijoiden kanssa. Yksi heistä kertoo tämän sujuneen "huonolla menestyksellä", kun taas toiset eivät mainitse vuorovaikutuksen laadusta tai vaikutuksesta mitään. Sen sijaan kuusi henkeä toivoisi suunnittelijoilta enemmän henkilökohtaista yhteydenpitoa asukkaisiin. Haastatelluista kolme oli tavannut suunnittelijoita.

He olivat kyllä tyytyväisiä vuorovaikutukseen, vaikkei yksi heistä tavannutkaan suunnittelijoita silloin kun oletti ja vaikkei toinen kovin selkeätä vastausta saanutkaan.

"Soitin suunnittelutoimistoon ja kävin teknisessä toimistossa. Ihan auliisti on palveltu, suhtauduttu ihan hyvin."

"Ensinnäkin mun täytyy se sanoa, että just tässä esittelytilaisuudessa, kun mä en ketään nähny, mulle ei jääny mitään vaikutelmaa, ei siis mitään. Tuolla koululla, ne jotka sillon oli sitä informoimassa, ne oli kauheen mukavia ja hyvin fiksuja. Hirmusen fiksusti hoiti, mutta kun mulla ei muita kokemuksia ole, niin toinen on olematon ja toinen on myönteinen."

"Tällä hetkellä se näyttäis siltä, että puut ja puskat säilyis, ainakin mitä mulle sanottiin, hirveän selkeätä vastausta mä en kyllä saanu, että kuinka paljo tästä menee ja kuinka paljo ei."

Valtaosa haastatelluista kertoo tuntevansa kunnan virkamiehiä ja keskustelleensa heidän kanssaan "aina joskus jotain tällaistaikin". Myös virkamiesten kanssa asioinnista oli myönteisiä kokemuksia.

"Ei mulla ainakaan oo ollu minkäänlaisia ongelmia koskaan, päinvastoin kun on tarvinu virkamiehiä niin kyllä ne on ihan hyvin suhtautunu."

Vaikka toiveita suunnittelijoiden toisenlaisesta toiminnastakin esitettiin, yksitoista vastaajaa ilmaisi toiveiden sijasta tyytyväisyytensä suunnittelijoiden toimintaan. Kaiken kaikkiaan sekä kyselyyn vastanneet että haastatellut pitivät suunnitteluprosessia hyvänä. Nekin, jotka olivat suunnitelman yksityiskohdista eri mieltä, näkivät hyväksi sen, että suunnitellaan kunnolla etukäteen.

"Hyvin suunniteltu on puoliksi tehty! Kansan viisaus"

"Parempi selvittää asiat ennen suunnittelua, kun sen jälkeen, kun piirrustukset on tehty."

"Hyvin toteutettu, toivottavasti myös rakentaminen alkaa lamasta huolimatta."

"Kannatan vastaavanlaista suunnittelumenettelyä muidenkin yhteiskunnallisten rakennushankkeiden kohdalla."

4.3.4 Suunnittelun avoimuus

Avoimuuden kokemus on ollut yksi oleellinen tekijä suunnitteluprosessia, tiedottamista ja suunnitelmaa arvioitaessa; mitä avoimemmalta suunnittelu tuntui sitä myönteisemmin sitä arvioitiin ja sitä enemmän suunnitelmaa kannatettiin (liite 9). Avoimen ja vuorovaikutteisen suunnittelun merkityksestä vastaajat olivatkin selkeän yksimielisiä: yli 80% piti suunnittelun avoimuutta ja vuorovaikutusta väestön kanssa erittäin tärkeänä ja tarpeellisena.

Keskustan teiden suunnittelu nähtiin melko paljon avoimemmaksi kuin tällaiset hankkeet yleensä (kuvio 8). Suunnittelu koettiin sitä avoimemmaksi mitä enemmän siihen itse osallistuttiin (liite 9). Avoimuuden tuntemusta selitettiin sillä, että asiasta puhuttiin ja kirjoitettiin paljon.

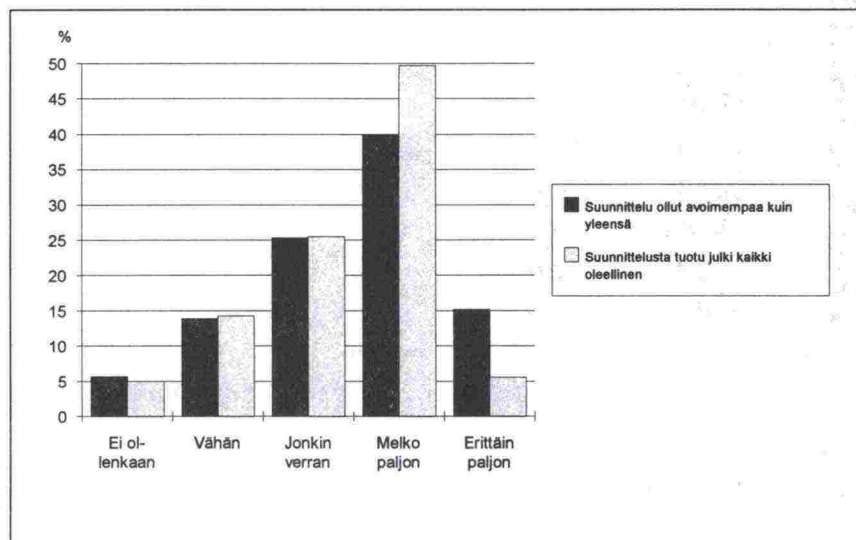
"Kun tästä nyt niin paljon puhuttiin ja kirjoitettiin, että pakostakin tuli silleen tuntu, että avoimempaa. En tiedä, ehkä hiukan niinku avoimempaa, ainakin niinku siitä olis enempi puhuttu näin yleisesti."

"Kyllä mä sanoisin, että nyt ollaan tultu lähemmä tavallista kansalaista ja juuri nämä kaikki paperit saavat sen, että nyt halutaan meidän mielipiteitä."

"Kyllä mä luulen, että jos ei sitä näin teherä niin siitä sitten informoirahan taas."

Aiemmat suunnitteluluonnokset muistaneet erottelivat selvästi varhaisvaiheet nykyisestä suunnittelusta ja korostivat avoimuuden alkaneen vasta ideakilpailun jälkeen.

"Kun ajattelee ensin ne kaikkein ensimmäiset vaiheet, nehän oli aivan pimennossa, että aivan pöllämysty, kun ajatellaan sitä varhaista alkua. Mutta sen jälkeen sitten, nimenomaan kun tähän nyt tuli nää hienot uudet suunnitelmat, niin mun mielestä se on ollu täysin avointa. Siitä lähtien se on pelannu kyllä ihan oikeeoppisesti kaikkien lakien mukaan hienosti ja melkein liikaaki, paitsi nyt se viime kevään esittelytilaisuus."



Kuva 8. Suunnittelun avoimuus

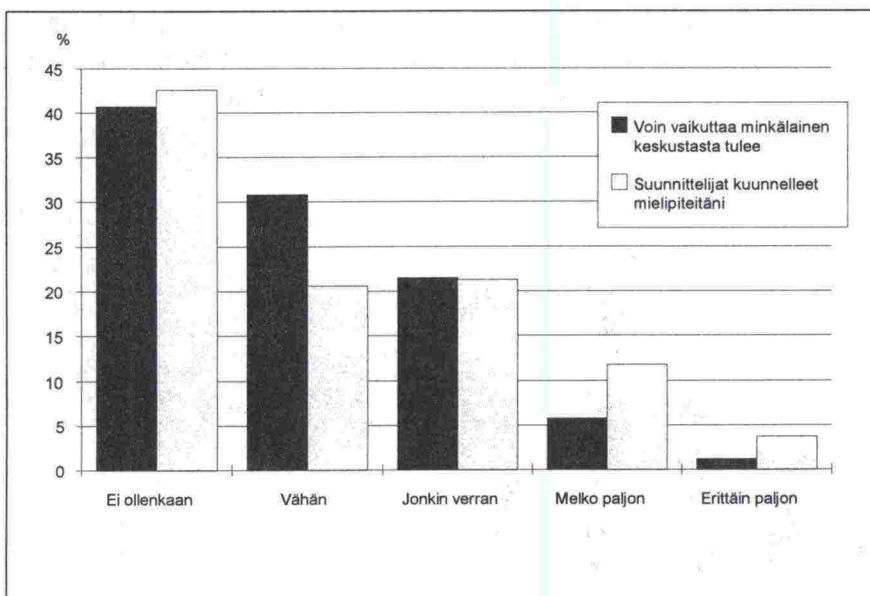
Vastaajat luottavat myös siihen, että suunnittelusta on tuotu julki kaikki oleellinen (kuvio 8). Yksi haastatelluista jopa arveli, ettei suunnittelu paljon avoimempaa enää voisi olla, jotta yleensä jotain saataisiin tehtyä.

"Kyllä mä luotan siihen, että kaikki oleellinen on tuotu julki. Se on ollu mun mielestä hyvinkin avointa. Yleensäkin kun se meni tuohon kilipaalu-hommaan niin mä pirin sitä aika hyvänä. En mä tiäri voiko sen olla tuon paljon avoimempaa. Kyllä se avoimuus on tarpeellista määrätys määräs, mutta kyllä siinäkin joku raja pitää sitte säilyttää, että eihän ne voi ottaa kaikkia huomioon siinä kun jotaki torella teherähän. Jos kaikki otetaan huomioon, niin pitää nua tiät ja kaikki muukin, teherä tuonne korpeen ja kyllähän sitä tiätenki Suames piisaa, muttei niillä mitään siälä tee. Kyllä se hyvä on että ne yritetään teherä niin avoimesti kun pystytähän, mutta raja on johonakin."

4.3.5 Kuntalaisten vaikutusmahdollisuudet

Omia vaikutusmahdollisuuksiaan suunnitelmiin vastaajat pitivät vähäisinä (kuvio 9). Yli 40 % kokee, ettei voi lainkaan vaikuttaa siihen, minkälainen keskustasta tulee, ja yksi kolmannes arvelee vaikutusmahdollisuutensa vähäisiksi. Samalla tavoin suuresta osasta tuntuu, etteivät suunnittelijat ole kuunnelleet heidän mielipiteitään. Yksi vastaaja kirjoittaa, että julkisuudessa on annettu epätodellinen mielikuva vaikutusmahdollisuudesta.

"Positiivista on se, että on haluttu tuoda asiat julkisuuteen, mutta todellisuudessa en usko, että on lainkaan haluttu tai pystytty vaikuttamaan asioihin lainkaan. Julkisuuskuva antaa liiankin positiivisen kuvan asiasta."



Kuva 9. Vaikutusmahdollisuudet

Jos asukkaat kokevat, että heiltä kysellään mielipiteitä vain myönteisen julkisuuskuvan luomiseksi hankkeelle, mutta heidän näkemyksillään ei ole mitään vaikutusta suunnitelmiin, voi kysyminen tuntua huijaukselta ja kääntää mielikuvia vain negatiivisempaan suuntaan. Yksi vastaaja kaipasikin tietoa siitä, onko suunnitelmia muutettu suunnittelijoiden tekemien kyselyiden vastausten perusteella. Tällainen tieto olisi vahvistanut luottamusta siihen, että suunnittelijat pyrkivät tosissaan myös ottamaan huomioon kuntalaisten mielipiteitä.

Kuntalaisille suunnattuja tiedotuksia, tilaisuuksia ja muita mielipiteenilmaisumahdollisuuksia pidettiin hyvänä edistysaskeleena kaikessa hiljaisuudessa suunnitteluun verrattuna, mutta tällaisen avoimuudenkaan ei uskota välttämättä tuovan todellista vaikutusmahdollisuutta.

"Niin eipä niille varmaan paljo voi. Eihän siinä ollu ennen mitään maharollisuutta vaikuttaa eikä sanoa sanaansa eikä niitä oo esitelty etukäteen, se on vain että se teherään tuosta nyt ja hakkaa puut pois ja niin ja niin leviääte. Ei se oo näin yleistä ollu, että se on niinku eteenpäin menua, että vähän kuunnellaan niitä ihmisiäkin. Kyllä niin on ollu vähä muissakin, että justiin täs Kainaaston kohorallakin on ollu paljo esillä se, että siinä on

ollu niitä katselmuksia ja yleisötilaisuuksia ja kaikenlaasta. Ehkä niitä nyt sitten enemmänkin saisi varmaan olla."

"On hieno asia, että mielipiteitä tutkitaan, mutta niiden pitäisi myös vaikuttaa, viestin pitäisi mennä perille suunnittelijoille asti. Hyvä, jos vain toteutuu, että kommentit huomioidaan."

"Mielipiteensä voi sanoa, mutta se on eri asia miten se tentaattori sen sitten mieltää ja huomioi. Kyllä minä tänne vaikuttajapuolelle haluan mennä, koska mitä tämä tiedonsaanti, jos nyt suurin osa haluaa saada tiedon, niin päättäjähän ne tekee siellä ne kuitenkin. Minä haluan vaikuttaa. Mun täytyy sanoa, että mulla ei tietomäärä riitä, mutta se mikä tulee tällaisen talonpoikaisjärjen lähelle, niin silloin ymmärtää."

Toisaalta kaikki suunnittelu ei haastateltavien kokemusten perusteella ole riittävän julkista nykyäänkään. Kokemukset yllättäen, liian myöhään esiin tulleista uudistuksista saavat haastatellut epäilemään kaiken yhteiskunnallisen suunnittelun avoimuutta ja omia vaikutusmahdollisuuksiaan, sillä jo hyväksyttyä suunnitelmaa on vaikea enää jälkeensä muuttaa.

"Jos esimerkin saa sanua, niin kirkon piha, nyt se mottas siihen airan tänä vuonna niin että sinne jäi sellainen kolomen metrin reikä, ettei pääse tielle kuin yhyrestä paikasta vain kun ennen pääsi koko leveydeltä. Ja nämä kirkonvaltuutetut ja nämäkään, ei niiltä oltu kysytty mitään. Että kyllä sitä vieläkin on ettei kysytä mitään. Riittäishän se kun tiäretään ja piretään sitte näitä tällaisia palavereja näistä eri vaihtoeheroosta."

"Kunnillahan on se julkistamisvelvollisuus, mutta kun se ei oo edes kaikista asioista. Siihen jää aina kytemään se pohjalle, niin kun tuos jokiasiasa aikoinaan, että ne eivät tulleet esille siinä ajassa kun ne olis pitäny, ne tuli vasta sitte kun asiat oli valmisteltu ja ne oli menny ehkä jo toteuttamisvaiheessa eteenpäin. Että ei tähän voi antaa semmosta vastausta, että ne todella kaikki asiat tulis."

"Kyllä sitä rivien välistä saa lukee. Joka ikinen asia pitää panna suurenuslasin alle, että jääkö tässä pimentoon jotakin. Kyllä tässä nyt epärehellisiä tilanteita on kunnan toiminnan kohdalla tullu, hyvinkin. Kyllä mä sanoisin melkein, että on kerta kaikkiaan aivan brutaalia jossakin vaiheessa käyttäytyminen."

Ja vaikka avoimempaan suuntaan oltaisiinkin menossa, totuttujen käytäntöjen ei uskota muuttuvan kovinkaan nopeasti, vaan vielä pitkään voi tulla asioita "tavallaan liian myöhään esille".

"Ehkä nykyisin on jo avoimempaa kaikkialla tuo, mutta monta asiaa täällä, niinku just nuite teollisuushallien ja muitten rakentaminen aikoinaan, kyllä se oli viety käsittelyt, niin että tavallinen kuolevainen kuulee sitte kun on pöytään nuijittu ja nyt kun jälki näkyy kans sitte. Ja monta muutakin vastaavaa, mutta nyt kun on avoimempaa ja ihmiset on sen verran valistuneempia ja haluavat olla tietosempia asioista niin ehkä tiettyjä asioita jo vaatiiki toisella lailla. Että parempaan ollaan tässäkin suhteessa menossa, mutta mä luulen, että kyllä vieläkin pitkät ajat tulee olemaan semmoisia asioita, jotka tavallaan liian myöhään tulee esille."

Monilla oli kokemuksia myös siitä, "ettei valmiita suunnitelmia saa enää muutettua hyvilläkään perusteluilla".

"Moon niin paljon ollu nualla työmailla, että mä oon nähäny, että kun ne on piirretty, niin ne teherään niin. Siällä ei oo sellaista mestaria, joka niitä sitten pystyys muuttan, vaikka se olis kuinka hullusti piirretty, että se olis aivan järjen vastaane, mutta se teherään sitten kummiski niin. Monta kertaa piirrustuspöyrän ääressä tuntuu niin helepolta se homma niin ei se tualla oookkaa sitte läheskää sitä samaa."

"Ainakin aiemmin kun jokin on suunnitelmaan laitettu, niin ei sitä saa muutettua, kyllä mä virkamiehiin luotan, mutta tuntuu siltä, että suunnittelijat pitää härkäpäisesti kiinni piirroksistaan."

Vajaa kolmannes vastaajista ajatteli voivansa vaikuttaa edes jonkin verran siihen, minkälaisia keskustan teistä tulee (kuvio 9). Yksi haastatelluista perustelee kokemustaan vaikuttamismahdollisuudesta sillä, että suunnittelijat oikein kyselivät, että haluaisiko muuttaa jotain, ja toinen sillä, että tuntee oikeat henkilöt asuttuaan pitkään paikkakunnalla.

"Kyllähän siihen jonkun verran tietenkä voi vaikuttaa. Kyllä jos oikeen kovan äänen rupias pitämähän niin siinä vois piäntä muutosta saara, mutta toisaalta mulla ei oo ainakaan mitään tarvetta. Mutta jos olis niin, en mää uskokaan että se aivan niin jyrkkä on tua ja olihan tualla kunnan taloolla oikeen pirettiin sellaanen, niin kyllähän sieläkin vielä kysyttiin, että onko siihen jotakin jota haluttaas muuttaa, mutta mäkään en ollu siellä aivan loppuhun asti. Mutta mun mielestä siälä tuli juluki ainakin ne oleelliset asiat mitä mäkin oon sanonu."

"Kun aina suhteilla pelataan, kun tuntee, niin melko paljon voi silloin vaikuttaa. Mä lähden siitä, että kun mä oon 25 vuotta ollut Ylistarossa, niin kyllä mä melko paljon voin vaikuttaa, enempi kuin sellainen joka on ollut vuoden tai vähä enempi."

Vahvimaksi vaikutusmahdollisuutensa koki haastateltava, jolla oli myönteisiä kokemuksia nimenomaan yhdessä toisten kanssa vaikuttamisesta. Vaikka yksilön vaikutusmahdollisuudet näyttävät vähäisiltä, kansalaistoiminta on tuottanut tulosta.

"Onhan me vaikutettukin silloin aikonaan, kun tässä Kaukolanraitilla puskaradio toimi, niin ihmiset vastas 98% että ei näitä pyörateitä. Että mun mielestä se on aika hyvin vaikutettu, että se huomioitiin, että ei sellasenansa. Se, että mikä se lopullinen sitten on, sitähan me ei tiedetä, niin ei osaa sanoa, onko vaikutettu hyvin vai huonosti. Kyllähän tääl on paljon vaikutettu. Aatellaan just tuo joki, niin se on ihan kansalaistoiminnan tulosta, että se on rauhotettu kokonansa ja monta asiaa saatu nimenomaan jopa päättäjienkin päät kääntymään, niin kyllä mun mielestä täällä on ainakin jonkin asteista vaikutusta näkyny. Nyt jos ajatellaan nykyaikaa niin ehkä vähän enemmän voi vaikuttaa kun ennen. Silloin oli vanhat miehet valtuustossa ja puheenjohtajat ja muut, ne on monta asiaa siis nuijinu nimenomaan vaan."

Suunnitelman kannattajat, aktiivisesti osallistuneet ja suunnittelua avoimena pitäneet pitivät vaikutusmahdollisuuksiaan parhaimpina (liite 9). Vaikuttamismahdollisuuden puute oli toiseksi yleisin perustelu sille, ettei ollut tutustunut suunnitelmiin eikä osallistunut niiden esittelyihin. Mutta toisaalta juuri ne, jotka eivät olleet osallistuneet, näkivät vaikutusmahdollisuutensa vähäisimpinä ja olivat sitä mieltä, etteivät suunnittelijat olleet kuunnelleet heidän mieli-

piteitään. Osallistumisaktiivisuuden kohottamiseksi täytyisi tämä kehä saada katkaistua, mikä ei ole kovin helppo tehtävä, koska se edellyttäisi sitä, että kansalaiset saavat kokemuksia vaikuttamisesta ilman aktiivista osallistumista. Käytännössä toimivin tapa lisätä uskoa kansalaisten vaikutusmahdollisuuksiin on tiedottaa jo aktiivisesti osallistuneiden onnistuneista vaikutuskemuksista.

Vaikutusmahdollisuudet nähtiin paremmiksi koulutuksen ja tulojen kasvaessa (liite 9). Tienvarrella asuvat kokivat luonnollisestikin voivansa vaikuttaa enemmän kuin syrjäkylien asukkaat, mutta keskustassa kulkemisen useus korreloi vielä selvemmin suunnitelmaan vaikuttamisen kanssa.

Toisaalta osa kansalaisista on vaikutusmahdollisuuksiaan arvioidessaan ottanut huomioon ja hyväksynyt sen, että yleinen etu rajoittaa yksilön vaikutusmahdollisuuksia.

"Ei sitä voi kaikkien mietteitä ottaa huomioon."

"Ja toisaalta niin mun mielipidehän ei siinä niin paljo paina että sitä muutettaas meni multa metri tai kaksi. Kyllä sen tietenkin näin pitää ollaki, eihän kunta ja valtio saisi teherä ikinä yhtään mitään, jossei niillä olisi sitä maharollisuutta."

Täten vaikutusmahdollisuutensa suuremmiksi arvioineet ovat saattaneet ajatella näkemyksensä yhteisen edun mukaisiksi ja päinvastoin.

4.4 Mielenpitoet yhteiskunnallisesta suunnittelusta yleensä

4.4.1 Yhteiskunnallisten asioiden kiinnostavuus

Monen haastateltavan mielestä jokin yhteiskunnallinen suunnitteluhanke kiinnostaa silloin, kun se koskettaa itseä jollakin tavoin. Varsinkin tien suunnittelun kiinnostamattomuutta perusteltiin sillä, että suunnittelualue on kaukana omasta asuinpaikasta.

"Kyllä ne tietysti tuntuuki, jotta onhan ne tärkeitä täällä tiet, varsinkin jos tosiaan likelle tuloo, että aivan omakohtasesti, niin kyllä se on tärkeä asia seurata. Kyllä niitä muitakin kunnan asioita nyt tuloo, mutta ei nyt niin, kaikki asiat ei kiinnosta. No ei oikein tarkasti kyllä tuu. Jotakin sellaisia suurempia asioita, mitkä sitte tulee lehtiin."

"Ei ehkä sen takia, kun mä en asu aivan keskustassa. Miksei, jos se olis joku oma tie, tai vaikuttais siihen omaan ympäristöön."

Hankkeen kiinnostavuuden lisäksi myös suunnittelutilaisuuksiin osallistuminen ja omien mielenpitojen ilmaiseminen riippuvat hankkeen etäisyydestä.

"Jos tämä olis mun kohoralla likillä menis tämä tie ja tosiaan koskettaas likempää, niin kyllä minä varmasti olisin hyvin kiinnostunu ja olis näihin tilaasuksiin menny varmasti ja sanonu vähän mielenpirettä ja niitä eri vaihtoehtoja siellä vähä punninu."

"Ei sivukylän asukas varmaankaan voi paljon puuttua kirkonkylän asioihin."

Yksi haastatelluista mainitsee, ettei oikeastaan kommentoi muita kuin lähi-alueensa hankkeita, koska hänen mielenpitoillään ei ole mitään painoarvoa

ellei asia kosketa häntä itseään. Mutta toisaalta hänenkin mielestään oman kunnan asiat koskettavat kaikkia kuntalaisia.

"Kyllä mä seuraan aina täs lähialueella, mitä nuata on hankkeeta ja sellaaasia, mutta jos ei se mua ittiäni koske niin en mä siihen kyllä palijo kommentoo sitte. Mä en kommentoi niihin ennen tai voin kommentoida, mutta sillähän ei oo mitään painoarvoa, jos ei se mua ittiäni kosketa ja toisaalta oman kunnan asiahan koskettaa aina. Kyllä mää melekeen kunnanki hankkeesiin aina oman miälipiteeni oon juluki tuanu, oli se sitte nekatiivine taikka positiivinen, toisaalta oikeen nekatiivista mä en oo voinu oikeen julukisesti sanua kun mä kunnalle urakoon."

"Kun tämä paikkakunta on otettu tavalla tai toisella kokeilukunnaksi, niin meidän asukkaiden pitäis silloin omalta osaltaan nähdä tämä tärkeäksi, paneutua, vaikka veisikin aikaa."

Yhteisten asioiden kiinnostavuus vaihtelee hankkeen mukaan; toiset asiat kiinnostavat ja toiset taas eivät. Yksi haastatelluista mainitsee kiinnostavuuteen vaikuttavan hankkeen yleishyödyllisyyden ja hinnan.

"Se ei oo yksoikonen, ensinnäkin se on hankekohtanenkin, onko hanke sellane yleishyödyllinen, joku uimahalli joka hirveen laajaa palvelis vai onko se vain joku kauppa tai market tai onko se koko pitäjää, just tiehanketta. Se on hirveen paljo kiinni siitä hankkeesta. Toiseksi ainakin täällä maaseudulla se on kiinni siitä kalleudesta, koska sehän koskee veroäyriä. Jos on kamalan kalliita hankkeita, niin se käy veroäyriin päälle ja silloin on vastahankaa ja se jo lähtee nihkeesti. Minusta tuntuu, että jos se ei oo hinnaltaan kovin kallis, niin mielenkiinto loppuu siihen, taas jos se on hirveen kallis, niin ihmisiltä loppuu rahantaju, kun ei ne noteeraa niitä nollia, vaikka minkälaine hanke nuijittais pöytänsä, niin ei ne mitään, kun ei enää tajuta. Mutta silloin kun se liikkuu siinä keskivälillä, että kukin osaa laskee niitä nollia, että tämä on niin ja niin monta tuhatta tai kymmentä tuhatta, niinku koiraverosta. Jotkut hankkeet kiinnostaa ja jotkut ei mitään, vaikka tehtäis mitä."

Ihmisten osallistumishalukkuudesta kunnan asioihin esitettiin erilaisia näkemyksiä. Yhden mielestä kiinnostavia asioita seurataan ja niihin halutaan vaikuttaa, mutta vähemmän kiinnostavat jätetään päättäjien hoidettavaksi.

"Nykyään on semmosia asioita, jotka ihmisiä kiinnostaa, silloin ne menee itte seuraamaan että on niinku pakko ottaa näiden kunnan ihmisten enemmänkin kantaa tai sitten tietyistä asioista ei halutakaan vaikuttaa, niin se menee sitten vaan sen päättäjien mukaan. "

Niinpä asiat pitäisi hänen mielestään hoitaa riittävän hienovaraisesti, että ihmiset saadaan mukaan, innostumaan. Vapaaehtoisuuden pohjalta lähteneet joukkoliikkeet ja kylätoimikunnatkin ovat keränneet mukaansa ihmisiä ja saaneet paljon aikaan, mutta "jos kunta vain kuuluttaa korkeelta kateeridilta, että nyt tehdään näin, niin tokihan siinä vastakarvaan nousee heti, eikäs kättä mikä se lopputulos olis". Toinen taas näkee ihmiset niin passiivisiksi, ettei kiinnostavakaan asiat saa liikkeelle.

"Valitettavasti suurin osa ihmisistä (mm. minä) on niin passiivisia, että mikään tapa ei tehoa, vaikka olisikin kiinnostusta asiaan."

Kolmas pitää asukkaiden kannanottoa lähes velvollisuutena omaa kuntaansa kohtaan.

"Jokaisen mun mielestäni pitäisi nähdä oman kuntansa erittäin ainutlaatuisena, tärkeänä ja tuoda ne omat mielipiteensä."

Valtaosa (75%) haluaisi saada tietoa yhteiskunnallisten rakennushankkeiden suunnittelusta, mutta kommentointi- ja vaikutushalukkuutta löytyi vain vajaalta puolelta vastaajista (liite 10). Eniten tietoa kaivattiin hankkeen tarpeellisuustarkastelusta, teknisten yksityiskohtien suunnittelusta ja erilaisien vaihtoehtojen vertailusta. Kommentointihalukkuuus oli selvästi keskittynyt vaihtoehtoja vertailevaan arviointiin, kun taas vaikuttaa haluttaisiin eniten silloin, kun valitaan erilaisista vaihtoehdoista toteutettavaa.

Myös haastateltavat pitivät hankkeen tarpeellisuustarkastelua kaikkein tärkeimpänä suunnitteluvaiheena, sillä silloin selvitetään, onko hanke kelvollinen vai kelvoton ja silloin pitäisi kuntalaisten pyrkiä vaikuttamaan, jotta saataisiin tarpeettomia hankkeita pois (liite 10). Heti alkuvaiheessa pitäisi asiasta tiedottaa riittävän näkyvästi ja ilmaista selvästi jo otsikoissa, että hanke on vasta suunnitteilla, etteivät ihmiset ohita asiaa kuvitellen sitä jo valmiiksi. Sillä "mitä varhaisemmassa vaiheessa asioihin pääsee käsiksi, sen helpompi niihin on myöhemminkin sitten kantaa ottaa".

Kuntalaisia kiinnostavat siis suunnittelun ratkaisevat käännekohdat, mutta ideoiden työstäminen, varsinkin käytännön suunnittelutyö halutaan jättää alan ammattilaisten huoleksi kunhan heidät on ensin evästetty alkuun.

"Jos hanke on hyvästi lähtenyt matkaan ja hyvästi etenee niin tokihan pitää antaa kaikessa ihmisille työrauha."

4.4.2 Toiveita yhteiskunnalliseen suunnitteluun

Kolmannes vastaajista piti postikyselyä tai yleensä puolueetonta tutkimusta parhaana tapana selvittää alueen asukkaiden mielipide jostakin yhteiskunnallisesta rakennushankkeesta (liite 11). Lähes toisen kolmanneksen mielestä yleisötilaisuudet, joissa asukkaat voivat esittää mielipiteensä suunnittelijoille, olisivat paras mielipiteiden selvittämiskeino. Reilu neljännes vastaajista ei halunnut nimetä vain yhtä parasta tapaa, vaan heidän mielestään tulisi käyttää monenlaisia tapoja yhdessä.

Haastateltavat pohtivat sekä postikyselyn että yleisötilaisuuden etuja ja haittoja kuntalaisten näkemysten selvittämisessä (liite 11). Yksi haastatelluista piti postikyselyä parempana, sillä hänen kokemustensa mukaan ihmiset eivät rohkene isossa joukossa kysellä tai kertoa mielipidettään. Postikyselyyn voi sen sijaan omassa rauhassa miettiä sanottavansa. Lisäksi yleisötilaisuudet alkavat monesti niin aikaisin, etteivät karjatilalliset ehdi mukaan. Niiden pitäisi alkaa sen verran myöhemmin, että kaikilla olisi mahdollisuus osallistua. Toinen taas piti yleisötilaisuutta parempana, jotta voitaisiin yrittää sovittaa erilaisia näkemyksiä. Kolmannen mielestä yleisötilaisuus tulisi järjestää mieluummin jossain yleisessä tilassa kuin virastossa ja siitä pitäisi tiedottaa mahdollisimman mielenkiintoisin otsikoin. Samalla kertaa voisi olla muutakin ohjelmaa ja tilaisuuden ilmapiiri saisi olla tietyllä lailla epävirallinen, jotta syntyisi keskustelua ja mielipiteiden vaihtoa.

Kun asukkailta kyseltiin toivomuksia siitä, miten he haluaisivat suunnittelijoiden toimivan yhteiskunnallisten suunnitteluhakkeiden yhteydessä kuntalaisiin päin, niin vastausten kirjo kattoi tässäkin suunnittelussa käytetyt toimintatavat, mutta parannusehdotuksia ja uusiakin ideoitakin löytyi (liite 12). Yksitoista vastaajaa ilmaisi toiveiden sijasta tyytyväisyytensä suunnitteluun. Avoimuutta ja erilaisten vaihtoehtojen tarjoamista kuntalaisten kommentoivaksi pidettiin hyvinä tapoina tulla lähemmäksi tavallisia ihmisiä.

"Kyllä se on varmaan justiin tällaanen avoimuus ja eri vaihtoeherot mitä ne suunnittelijat on suunniteltu, niin maharollisimman monenlaisia suunnitelmia tuora sinne, siitä sais asukkaat valita mieleisensä. Kyllä tämä on hyvä systeemi tällane. Että suunnittelijat tulis likemmäs niitä tien tarvittijoota, niitä ihmisiä, ettei se viiva vain veretä tuolla johonakin toimistossa, että se on nyt tuos, ottakaa tai jättäkää. Enemmän huomioon paikallisten asukahien tarpeet ja mitä ne liikkeenomistajat haluaa."

Jo aiemmin esitetyn suunnitelmaa ja suunnittelua koskevan kritiikin lisäksi suunnittelijoilta toivottiin enemmän henkilökohtaista yhteydenpitoa asukkaisiin ja näkyvämpää tiedotusta sellaisissa paikoissa, missä teiden käyttäjiä kulkee. Myös kaapelitelevisiion hyödyntämistä ja asukkaista kootun tiimin perustamista ehdotettiin.

5 ARVIOINTIA

5.1 Tutkimuksen arvionti

Seurantatutkimus jouduttiin, luonnollisestikin, sovittamaan suunnittelun tapahtumien mukaisesti, mikä vaikeutti sekä tutkimusasetelman sommittelua että suunnittelujen tutkimustoimien toteutusta. Esimerkiksi kuntalaisten ja suunnittelijoiden vuorovaikutusta oli tarkoitus seurata koko suunnittelun ajan, mutta suunnittelijoiden informaatiokatkosten vuoksi tämä ei onnistunut toivotulla tavalla. Muun muassa tieto yleisestä tiedotustilaisuudesta ja suunnitelmaluonnosten esittelystä tuli vasta jälkeinpäin, joten vuorovaikutusta ja tilaisuuden luonnetta ei voitu välittömästi havainnoida, vaan jouduttiin tyytymään jälkikäteen tehtyihin haastatteluihin.

Tutkimuskyselyistä palautettiin vain vajaa puolet, mikä on syytä pitää mielessä tuloksia tarkasteltaessa. Vastaajat edustavat kuitenkin melko hyvin keskustan lähiympäristön asukkaita ja kohtuullisesti myös koko kunnan erilaisia väestöryhmiä. Kyselylomake toimi melko luotettavasti ja mittasi sitä mitä pitikin. Pari kysymystä oli osalle liian monimutkaisia (liite 3, kysymykset 10 ja 7) ja suunnittelusta hyvin vähän tienneet jättivät joihinkin yksityiskohtaisempiin kysymyksiin vastaamatta (liite 3, kysymykset 6 ja 7), mutta monet avoimet kysymykset antoivat heillekin mahdollisuuden mielipiteensä ilmaisuun.

Tuloksia arvioitaessa on muistettava myös se, että tutkimuksessa on käytetty haastatteluaineistoa kyselyn vastausten selittämiseen. Vaikka suurin osa haastatelluista vastasi myös kyselyyn ja vaikka haastateltavat pyrittiin valitsemaan erilaisista väestöryhmistä, he eivät kuitenkaan muodosta edustavaa otosta kaikista vastaajista. Mutta heidän selityksenä kuvastivat varsin katta-

vasti vastaajien erilaisia näkemyksiä, joten perusteita tällaiseen käytäntöön löytyi. Lisäksi osa sitaateista on saatu kyselylomakkeen avointen kysymysten vastauksista.

5.2 Ylistaron yleissuunnitteluprosessi

Lähes kaikki vastaajat olivat ainakin kuulleet, että keskustan teiden saneerausta suunnitellaan. Tieto suunnittelusta oli siis levinnyt hyvin, mutta valtaosan kiinnostus riitti vain lehtikirjoitusten silmäilyyn. Tarkemmin asiaan olivat perehtyneet lähinnä tienvarren asukkaat ja toimipaikkojen edustajat. Paikallislehti toimi hyvin tiedonvälityskanavana suunnittelijoilta kuntalaisille, mutta suunnittelijoiden kyselyt ja esittelyt saivat liikkeelle melko pienen joukon. Suunnitelmien jatkuva esillä olo oli ideana hyvä, mutta ilmoitustaulun sijainti teknisessä toimistossa karsi kävijöiden määrän vähäiseksi. Muun muassa paljon lyhyemmän ajan kirjastossa esillä olleisiin ideakilpailutöihin oli tutustunut puolta suurempi joukko. Kirjasto tai muu kuntalaisten muutenkin käyttämä julkinen tila toimii siis paremmin suunnitelmien esittelyssä koko väestölle, kun taas kunnan virasto asiantuntijoihin soveltuu asianosaisten asukkaiden tai liikkeenharjoittajien yksityiskohtaisten ongelmien selvittämiseen.

Keskustan teiden saneeraus nähtiin tarpeelliseksi ja valtaosa vastaajista suhtautui myönteisesti tämänhetkiseen suunnitelmaan. He pitivät tärkeänä niitä tekijöitä, joita ideakilpailun tehtävän-asettelun pohjalta suunnittelussakin pyrittiin korostamaan eli varsinkin kevytliikenteen turvallisuutta ja ympäristökytkentöjä. Siten suunnittelijoiden ja kuntalaisten tavoitteet kohtasivat, ainakin periaatteellisella tasolla. Tavoitteiden saavuttamis-keinoista löytyi jo eräviäkin näkemyksiä, sillä osa pelkäsi erilaisten hidasteiden heikentävän liikenteen sujuvuutta. Mutta monet kielteisiä vaikutuksia ennakoivatkin pitivät uudistusta tarpeellisena ja esittivät käsityksensä melko maltillisessa sävyssä tyyliin, voisiko sujuvuutta lisätä turvallisuus- ja viihtyisyystavoitteista tinkimättä. Tämän jälkeenpäin tehdyn tutkimuksen pohjalta ei voida sanoa, paljonko suunnittelijoiden käsitykset ovat vaikuttaneet asukkaiden mielipiteisiin.

Kuntalaiset olivat saaneet riittävästi tietoa suunnitelmasta, mutteivät suunnittelun kulusta. Tiedottamista pidettiin yleensä melko selkeänä, mutta monen mielestä johdattelevana ja vain myönteisiä puolia esittävänä. Suunnitteluprosessi koettiin avoimeksi ja muutenkin myönteiseksi varsinkin aiempiin kielteisiin kokemuksiin verrattuna. Asukkaat olivat tyytyväisiä vuorovaikutukseen suunnittelijoiden kanssa ja he toivoivatkin näiltä enemmän juuri henkilökohtaista yhteydenpitoa asukkaiden kanssa. Kokoavasti voidaan sanoa, että tiedottamisen määrä tyydytti, mutta laatu ei niinkään, kun taas vuorovaikutuksen suhteen tilanne oli päinvastainen. Suunnittelijoiden kannattaisi siis panostaa nimenomaan vuorovaikutteisiin 'tiedottamistapoihin', joissa tieto ja mielipiteet voivat liikkua sekä suunnittelijoilta asukkaille että asukkailta suunnittelijoille.

Vaikka suunnitelmaan ja suunnitteluprosessiin suhtauduttiin myönteisesti, valtaosa vastaajista piti mahdollisuuksiaan vaikuttaa suunnitelmaan vähäisenä ja koki, etteivät suunnittelijat ole paljoakaan kuunnelleet heidän mielipiteitään. Tätä ristiriitaiselta tuntuva tulosta selittää se, että moni ei haluaakaan vaikuttaa eikä kertoa mielipiteitään. He pitävät tällöin hyvänä sellaista

suunnitteluprosessia, joka on onnistunut tuottamaan heille mieleisen tuloksen ilman heidän panostaan asiaan. Myös ne, jotka haluavat vaikuttaa ja kertoa mielipiteensä, pitivät tämän suunnittelun avointa tiedottamista edistysaskeleena aikaisempiin kokemuksiinsa verrattuna, vaikka oma vaikutusosuus olisikin jäänyt nyt vähäiseksi. Lisäksi osa on vaikutusmahdollisuuksiaan arvioidessaan suhteuttanut ne siihen realiteettiin, että yleinen etu rajoittaa yksilön vaikutusmahdollisuuksia.

Suunnittelijoiden kannalta kuntalaisten heikko usko omiin vaikutusmahdollisuuksiinsa ja mielipiteittensä merkitykseen on kuitenkin ongelmallista, sillä se ruokkii perinteistä passiivisen sivustaseuraajan asennetta suunnittelua kohtaan. Suunnittelutoimiin osallistumattomuutta selitettiin joko sillä, että luottaa suunnittelijoiden ammattitaitoon tai sillä, ettei kuitenkaan voisi vaikuttaa suunnitelmiin. Olipa syy mikä tahansa, osallistumattomuus vaikeuttaa suunnittelijoiden pyrkimystä selvittää asukkaiden toiveita ja tavoitteita, jotka saattavat tällöin paljastua vasta jälkikäteen, jos suunnitelma ei miellytäkään.

Vaikutusmahdollisuuksien vähäisyyden kokemus heijastelee myös epäuskoa suunnittelijoiden vakuutukseen, että "pystytte vaikuttamaan suunnitelmaan" (asukaskysely). Avointa tiedottamista ja asukkaiden mielipiteiden kysymistä pidettiin hyvänä, mutta näkemysten huomioon ottamista suunnittelussa ei välttämättä uskottu tapahtuvan. Kun kaikkien mielipiteitä ei kuitenkaan voi toteuttaa, voidaan niiden kyseleminenkin kokea vain turhauttavaksi myönteisen julkisuuden kalasteluksi. Suunnittelijat olisivatkin voineet lisätä uskottavuuttaan tiedottamalla, miten suunnitelmaa muutettiin kuntalaisten kannanottojen ja toiveiden pohjalta.

5.3 Yhteiskunnallisesta suunnittelusta yleensä

Osa on kiinnostunut vain itseään koskettavista suunnitteluhankkeista, toisilla riittää kiinnostusta laajemminkin asiasta riippuen. Kiinnostuskaan ei välttämättä johda aktiiviseen osallistumiseen, vaikka osa pitääkin yhteisten asioiden hoitoa tavallaan asukkaiden velvollisuutenakin.

Suunnitteluhankkeen alkuvaihetta pidettiin kansalaisten kannalta tärkeimpänä. Silloin pitäisi näkyvästi ja selkeästi tiedottaa, mitä on suunnitteilla, jotta voitaisiin selvittää hankkeen tarpeellisuus ja asukkaiden toiveet. Erilaisten vaihtoehtojen ja yksityiskohtien suunnittelun asukkaat jättävät mielellään alkuevästyksen jälkeen suunnittelijoiden harteille, mutta he haluaisivat sitten vertailla ja kommentoida vaihtoehtoja ja vaikuttaa toteutettavan vaihtoehdon valintaan.

Asukkaiden mielipiteiden selvittämisessä parhaiksi tavoiksi nousivat postikysely tai muu tutkimus ja yleisötilaisuudet. Molemmat edellyttävät kuitenkin huolellista ja ammattitaitoista hoitamista tuottaakseen tulosta. Kyselylomakkeen laadinnassa huomiota pitäisi kiinnittää asiasisällön lisäksi ainakin kysymysten ymmärrettävyyteen, esitystapaan ja vaihtoehtojen kattavuuteen. Palautusmäärän kannalta on tärkeää myös kyselyn ajankohta, palautustapa, vastaamisaika ja palautuspyyntökehoitukset. Myös vastausten analysointi ja vaikutukset suunnitelmaan sekä tulosten tiedottaminen ovat oleellista kyse-lyssä. Ylistaron asukaskyselyn toteutus takerteli edellä mainituissa asioissa,

mikä näkyi selkeimmin palautusprosentin pienuudessa. Rapakujan vaihtoehtojen kyselyä palautettiin jo kolme kertaa suurempi osuus, kun pahimmat ongelmakohdat oli korjattu.

Myös yleisötilaisuudet edellyttävät huolellista etukäteissuunnittelua. Ajankohta ja paikka pitäisi sovittaa siten, että mahdollisimman monen olisi helppo lähteä mukaan. Tilaisuudesta tulisi tiedottaa riittävästi ja monipuolisesti erilaisia ilmoitusmahdollisuuksia käyttäen (esim. lehdet, paikallisradiot, ilmoitustaulut, tienvarsimainokset). Tilaisuuden ilmapiirin pitäisi rohkaista arempaakin kysymään ja kertomaan näkemyksensä. Yhteiskeskustelun lisäksi olisi hyvä järjestää mahdollisuus myös kahdenkeskiseen keskusteluun suunnittelijan kanssa tai kommenttien jättämiseen kirjallisena. Ylistaron suunnittelun tiedotustilaisuuden ajankohtaa, paikkaa ja mainostamista kritisoitiin, mutta tilaisuuden kulusta eivät läsnäolleet vastaajat kommentoineet.

Kysely ja yleisötilaisuus tavoittavat eri intressiryhmiä ja tuottavat erilaista tietoa niin suunnittelijoille kuin asukkaillekin. Parasta olisikin käyttää mahdollisimman monenlaisten tiedonhankintatapojen yhdistelmiä, jotta saataisiin selville laajemman ja kattavamman väestönosan mielipide.

Ylistarolaisten osallistumisaktiivisuus ja mielipiteet sekä suunnitelmasta että suunnittelusta korreloivat vahvasti. Aktiivisesti osallistuneiden arviot olivat siis myönteisempiä kuin suunnitelmaan tutustumattomien ja suunnittelusta tietämättömien, jotka olivat muodostaneet käsityksensä lähinnä kuulopuheiden ja aikaisempien kokemustensa varassa. Täten suunnittelijoiden pyrkimystä yhteistyöhön kuntalaisten kanssa voidaan pitää onnistuneena niiden osalta, joita he tavoittivat jollakin tavalla suunnittelun aikana. Myös suunnittelun avoimuuden kokemus tuotti myönteisempiä arvioita suunnittelusta ja suunnitelmasta. Lähes kaikki vastaajat pitivät avoimuutta ja vuorovaikutteisuutta erittäin tärkeänä ja tarpeellisena suunnittelussa. Toivottavasti tällainen tulos on kannustamassa suunnittelijoita pyrkimään avoimeen vuorovaikutukseen kansalaisten kanssa jatkossakin.

6 KIRJALLISUUS

Ylistaron keskustan tiet. Yleissuunnitelma. 1992. Tielaitos, Vaasan tiepiiri, Ylistaron kunta. Vaasa.

Ympäristöpainotteinen taajamatie Ylistaron keskustassa. Ideakilpailu 20.2.-20.5.1991, Arvostelupöytäkirja. 1991. Tielaitos, Tiehallitus. Helsinki.

Ympäristöpainotteinen taajamatie Ylistarossa, yleissuunnittelun arviointi. 1993. Tielaitoksen selvityksiä. Tulossa.

Ympäristövaikutusten arviointimenettely tiehankkeiden suunnittelussa. 1992. Tielaitos, Tiehallitus. Helsinki.

6 LIITTEET

1. Ylistaron keskustan teiden yleissuunnittelun tapahtumat
2. Suunnittelijoiden laatima lehdistötiedote
3. Kyselylomake
4. Vastaaajien taustatiedot ja Ylistaron väestötilastoja
5. Haastateltujen taustatiedot
6. Osallistumisaktiivisuus ja taustamuuttajat
7. Suunnitelman kannatus-vastustus ja taustamuuttajat sekä osallistumisaktiivisuus
8. Suunnitelman arvioinnissa tärkeimmät tekijät sukupuolittain
9. Summamuuuttajien korrelaatiot keskenään ja taustojen kanssa
10. Suunnitteluvaiheiden kiinnostavuus
11. Paras tapa selvittää asukkaiden mielipide jostakin yhteiskunnallisesta rakennushankkeesta
12. Toiveita suunnittelijoiden toiminnasta

Ylistaron keskustan teiden suunnittelun tapahtumat

- 1985 yleisten teiden parantamissuunnitelmaluonnoksia
 1987 keskustan liikennesuunnitelma (pääväylät, kevyt liik.)
 20.2.- 20.5.91 Ideakilpailu: ympäristöpainotteinen taajamatie
 9.91 Ideakilpailutyöt nähtävänä kirjastossa
 22.10.91 Konsultin ja tilaajien neuvottelu
- 4.12.91 Hankeryhmän kokous 1
 11-12.91 *Liikenneviikku: Ideakilpailulla turvallinen tie*
 1-2.92 *Tie ja liikenne: Ideakilpailulla turvallinen tie*
 10.1.92 Suunnittelutilaus Y-suunnittelulta
 21.1.92 Suunnitteluprosessin seurantatilaus Y-suunnittelulta
- 29.1.92 Liikennelaskentoja, tielaitos
Ilmoitustaulu tekniseen toimistoon
- 29.1.92 Lehdistötiedote aloituksesta**
 3.2.92 *Pohjankyrö: Tiesuunnitelmista kysytään ylistarolaisten mielipidettä, Pohjalainen: Kuntalaiset mukaan suunnittelemaan Ylistaron keskustaa, Ilkka: Ylistarolaiset kehittämään maaseutuympäristöään*
- 3(-5).2.92 Asukaskysely kaikkiin Ylistaron talouksiin (n. 2500 kpl), palautus pyydetty 7.2.92 mennessä, myöhemminkin saapunut 243 vastausta (alle 10%)**
- 2/92 Liikekiinteistökyselely (n.50 kpl), suunnittelija haki valtaosan kyselyistä ja haastatteli vastaajia**
- 14.2.92 Koululaishaastattelu ala- ja yläasteella**
Asukaskysely-yhteenveto Pohjankyrölle
- 17.2.92 *Pohjankyrö: Kaukolanraitista laiskasti mielipiteitä*
 18.2.92 Hankeryhmän kokous 2
 27.2.92 *Pohjankyrö: (pääkirjoitus) 250 mielipidettä Kaukolanraitista. Ketä uskoa?*
- 27.2.92 *Pohjankyrö: Kaukolanraitti-kyselyn vastaukset seulottu; Ympäristön viihtyisyys tärkeää, "Tehkää kaikki mitä repliikkiin kuuluu"*
- 31.3.92 Hankeryhmän kokous 3

- 21.4.92 **Rapakujan kysely (n. 500 kpl),152 vastausta (30%)**
 27.4.92 *Pohjankyrö: Suunnittelija perää mielipiteitä Rapakujasta*
 4.5.92 Hankeryhmän kokous 4
 18.5.92 **Pentti Tapio informoinut kunnanhallitusta**
 19.5.92 Museoviraston, lääninhallituksen, Ylistaron kunnan ja Vaasan tiepiirin neuvottelu
 21.5.92 *Pohjankyrö: Ilmoitus tiedotustilaisuudesta*
 25.5.92 *Pohjankyrö: Kirkonkylän sisääntulot nähtävänä Ylistarossa*
 26.5.92 **Suunnitelmaluonnokset nähtävillä klo 12-18**
Yleinen tiedotustilaisuus (n.30 henkeä)
 26.5.92 Hankeryhmän kokous 5
 4.6.92 *Pohjankyrö: "Keskustan teiden perusidea ihan hyvä"*
 18.6.92 Hankeryhmän kokous 6
 20.8.92 Hankeryhmän kokous 7
 3.9.92 Tiedotustilaisuus kiinteistön omistajille (n. 20 henkeä)
 18.9.92 Hankeryhmän kokous 8
 12.10.92 *Pohjankyrö: Yleissuunnitelma Ylistaron teistä valmistumassa*
 14.1.93 *Pohjankyrö: Yleissuunnitelma Ylistaron keskustan teistä valmistui, Turvallisuus lisääntyy ja ulkonäkö kohenee*
 21.1.93 *Pohjankyrö: Ylistaron keskustan tiet rakennettava kerralla*
 21.1.93 *Pohjankyrö (yleisönosasto): Ylistaron autoilijoille*
 25.1.93 *Pohjankyrö (pääkirjoitus):Ylistaro ja Laihia vaaralliset kunnat*
 2/93 lausunnot yleissuunnitelmasta: Ylistaron kunta, Vaasan lääninhallitus, Vaasan vesi- ja tiepiiri, Museovirasto
 26.3.93 Hanke- ja toimenpidepäätös (tielaitos)

Suunnittelija:

Runsaasti puhelin- yms. keskusteluja kuntaan päin, muutamia konsultille. Koskeneet lähinnä kysyjän oman tontin asioita. Kysyjälle vastattu suullisesti ja joskus on lähetetty kopioita/faxeja suunnitelmista.

Ylistaron keskustan teiden suunnittelu
TIELAITOS, VAASAN TIEPIIRI
YLISTARON KUNTA

TIEDOTE 29.1.1992

INSINÖÖRITOIMISTO Y-SUUNNITTELU

JULKAISUVAPAA MAANANTAINA 3.2.1992

Asukkaat mukaan Ylistaron keskustan suunnitteluun

"YLI JA YMPÄRI"-ehdotus tarkentuu



Ylistaron keskustan teiden suunnittelu jatkuu. Nyt kuntalaiset voivat osallistua työn tavoitteiden ja siten myös ratkaisujen tarkentamiseen. Suunnittelussa pyritään avoimeen ja vuorovaikutteiseen työskentelyyn.

Ylistaron kaikkiin talouksiin tullaan lähipäivinä jakamaan kyselylomakkeet, joilla mielipiteet työn tärkeimmistä tavoitteista selvitetään. Kaukolanraitin varren liikekiinteistöille jaetaan lisäksi kysely tontin pysäköinti-, huolto- ym. järjestelyistä.

Yleisön mielipidettä kysytään jatkossa myös Seinäjoen suunnan sisääntulon vaihtoehtoista. Sisääntulo voidaan ohjata joko Rapakujaa tai Yrittäjäntietä pitkin. Vaihtoehdot vaikuttavat eri ihmisiin eri tavalla. Siksi kysely suunnataan sekä tienkäyttäjryhmille että kiinteistöjen omistajille.

Kyselyjen perusteella Ylistaron keskustan suunnittelun tavoitteita tarkennetaan ja suunnitelmaa työstetään niiden mukaan. Keväällä järjestetään suunnitelmasta yleisölle esittely- ja keskustelutilaisuuksia.

Tietoa jaetaan lisäksi Ylistaron tekniseen toimistoon pystytetyn ilmoitustaulun avulla. Siellä on esillä tuoreimmat suunnitelmaluonnokset sekä muutakin suunnitteluaineistoa. Ilmoitustaulun yhteydessä on myös postilaatikko, jonne asukkaat voivat jättää viestejä suunnittelijoille. Ilmoitustaulu on käytössä koko suunnittelun ajan.

Ylistaron kunta on ilmoittautunut mukaan tiehallituksen kokeiluun, jolla etsitään uusia menettelytapoja maaseututaajamien liikenneturvallisuuden ja taajamaympäristön parantamiseen. Viime keväänä on kokeiluun liittynyt Ylistarossa käyty suunnittelukilpailu, jonka voitti Insinööritoimisto Y-Suunnittelun Vaasan toimiston ehdotus "YLI JA YMPÄRI".

Voittanut ehdotus korostaa tieympäristön nykyisiä arvoja. Tie jaksottuu ympäristön luonteen mukaan. Liikenneturvallisuutta parannetaan alentamalla autojen nopeutta ja rakentamalla kevyen liikenteen väylät tien molemmin puolin keskeisillä alueilla. Nopeuden alentamiseksi ja ympäristön säilyttämiseksi tie on suunniteltu melko kapeaksi.

Nyt käynnistynyt työ on osa pitempää suunnitteluprosessia. Kesään mennessä on tavoitteena saada valmiiksi yleissuunnitelma, jossa määritellään liikennejärjestelyjen ja tieympäristön perusratkaisut. Yleissuunnitelmalla ei ole oikeusvaikutuksia, kuten tiesuunnitelmalla, joka laaditaan syksyn 1992 aikana. Rakentamisen arvioidaan alkavan v. 1994.

LISÄTIETOJA:

Ins.	Esa Nyrhinen	Vaasan tiepiiri	puh.	961-3264 187
Tekn.joht.	Pentti Tapio	Ylistaron kunta	puh.	964-4700 261
Dipl.ins.	Klas Hytönen	Y-Suunnittelu	puh.	961- 179 311
Ins.	Mikko Uljas	Y-Suunnittelu	puh.	961- 179 311

LITTEET:

Kyselylomake A
Kyselylomake B
Havainnekuvia ehdotuksesta "YLI JA YMPÄRI"

JAKELU:

Pohjalainen, Ilkka, Pohjanmaan kansa, Kansan ääni, Pohjankyrö-lehti, Oy Yleisradio Ab Pohjanmaan toimintakeskus, Radio Seinäjoki

Tampereen yliopisto
Psykologian laitos

MIELIPIDEKYSELY YLISTARON KESKUSTAN TEIDEN SUUNNITTELUSTA

Vastaa rengastamalla valitsemasi vaihtoehdon numero ja/tai kirjoittamalla vastaus viivalle.

1. Oletko tiennyt seuraavista Ylistaron keskustan teiden suunnitteluun liittyvistä asioista ja osallistunut niihin ?

Keskustan teiden ideakilpailun	1	en tiennyt
työt esillä kirjastossa	2	tiesin, mutta en käynyt
syksyllä 1991	3	tiesin ja kävin katsomassa

Suunnitelmaluonnokset koko	1	en tiennyt
suunnitteluajan nähtävinä teknisen	2	tiesin, mutta en käynyt
toimiston ilmoitustaululla	3	tiesin ja kävin katsomassa

Kaikkiin talouksiin jaettu	1	en muista saaneeni
kysely suunnittelun	2	sain, mutta en vastannut
tavoitteista helmikuussa 1992	3	sain ja vastasin

Rapakujan lähistölle ja kulkijoille	1	en saanut
jaettu kysely Rapakujan	2	sain, mutta en vastannut
vaihtoehdoista huhtikuussa 1992	3	sain ja vastasin

Tiedotustilaisuus	1	en tiennyt
26.5.92 valtuustosalissa	2	tiesin, mutta en käynyt
	3	tiesin ja kävin

Keskustan teiden suunnittelusta	1	en ole nähnyt yhtään
kertovat kirjoitukset	2	olen silmäillyt
paikallis- ja aluelehdissä	3	olen lukenut

2. Oletko **keskustellut** suunnittelusta
- | | | | | |
|---|---|----|---|-------|
| työtoverien kanssa | 1 | en | 2 | kyllä |
| sukulaisten, ystävien tai muiden tuttavien kanssa | 1 | en | 2 | kyllä |

3. Oletko toiminut muuten suunnitteluun liittyen ? _____

4. Miten muuten olisit toivonut suunnittelijoiden toimivan ? _____

5. Jos et käynyt esittelyissä tai vastannut kyselyyn tai lukenut kirjoituksia, niin miksi et ? (Voit rengastaa useammankin syyn)

- 1 en ole kiinnostunut tiesuunnitelmista
- 2 en kuitenkaan voisi vaikuttaa suunnitelmiin
- 3 luotan suunnittelijoiden ammattitaitoon
- 4 olen kuullut, että suunnitelma on ihan hyvä
- 5 ei ole ollut aikaa muilta kiireiltä
- 6 en kuitenkaan ymmärtäisi suunnitelmia
- 7 muu syy, mikä _____

6. Tuntuuko sinusta siltä, että	Ei ol- lenkaan	Vähän	Jonkin verran	Melko paljon	Erittäin paljon
voit vaikuttaa siihen, minkä- laisia keskustan teistä tulee ?	1	2	3	4	5
voit luottaa siihen, että suunnitte- lusta on tuotu julki kaikki oleellinen	1	2	3	4	5
keskustan teiden suunnittelu on ollut avoimempaa kuin yleensä ?	1	2	3	4	5
suunnittelijat ovat kuunnelleet mielipiteitäsi suunnittelusta?	1	2	3	4	5

7. Ensimmäisessä kysymyksessä mainitut esittelytilaisuudet, kyselyt ja lehtikirjoitukset ovat esimerkkejä ns. avoimen suunnittelun toimista, joilla suunnittelijat pyrkivät luomaan vuorovaikutusta paikallisen väestön kanssa; antamaan tietoa suunnitelmista ja saamaan palautetta niistä.

Onko suunnittelun **avoimuus** ja **vuorovaikutus** väestön kanssa mielestäsi
 tärkeätä 3 2 1 2 3 merkityksetöntä
 tarpeetonta 3 2 1 2 3 tarpeellista

Onko tämä keskustan teiden **suunnitteluprosessi** ollut mielestäsi
 tehokas 3 2 1 2 3 tehoton
 vastuuton 3 2 1 2 3 vastuullinen
 järkevä 3 2 1 2 3 järjetön
 epärehellinen 3 2 1 2 3 rehellinen
 kiinnostava 3 2 1 2 3 kiinnostamaton
 salainen 3 2 1 2 3 julkinen

Millaiselta keskustan teiden **suunnitelmista** **tiedottaminen** on tuntunut
 selkeältä 3 2 1 2 3 sekavalta
 johdattelevalta 3 2 1 2 3 toteavalta
 johdonmukaiselta 3 2 1 2 3 ristiriitaiselta
 vaikeatajuiselta 3 2 1 2 3 helppotajuiselta
 tiedottavalta 3 2 1 2 3 markkinoivalta
 vain myönteiset 3 2 1 2 3 sekä kielteiset että
 asiat esillä 3 2 1 2 3 myönteiset asiat esillä

8. Mitä mieltä olet Ylistaron keskustan teiden uudistamissuunnitelmasta ?
Vedä lyhyt poikkiviiva asteikon siihen kohtaan, joka parhaiten kuvaa kokonaisnäkemystäsi keskustan teiden suunnitelmasta.

Kannatan erittäin paljon	10	Kannatan suunnitelmaa varauksetta.
	8	Kannatan suunnitelmaa. Luotan siihen, että suunnitelmaan liittyvät ongelmat pystytään ratkaisemaan.
Kannatan melko paljon	6	Suunnitelman edut ovat selvästi suuremmat kuin siitä mahdollisesti koituvat haitat.
	4	Vaikka suunnitelmaan liittyy kielteisiäkin puolia, löydän siitä enemmän myönteistä kuin kielteistä.
Kannatan jonkin verran	2	Kannatukseni ei ole vahva, mutta kokonaisnäkemykseni kallistuu kuitenkin myönteiselle kannalle.
En kannata enkä vastusta	0	Suunnitelmassa on yhtä paljon myönteisiä ja kielteisiä puolia. En osaa ottaa kantaa puolesta enkä vastaan.
	- 2	Vastustukseni ei ole vahva, mutta kokonaisnäkemykseni kallistuu kuitenkin kielteiselle kannalle.
Vastustan jonkin verran	- 4	Vaikka suunnitelmaan liittyy myönteisiäkin puolia, löydän siitä enemmän kielteistä kuin myönteistä.
	- 6	Suunnitelmasta ei ole niin paljon hyötyä, että sen kielteiset seuraukset kannattaisi kestää.
Vastustan melko paljon	- 8	Vastustan suunnitelmaa. Paraskaan suunnittelu ei pysty lievittämään haitallisia vaikutuksia.
Vastustan erittäin paljon	- 10	Vastustan suunnitelmaa ehdottomasti.

9. Rengasta kolme tärkeintä tekijää, jotka vaikuttavat eniten arvioosi keskustan teiden suunnitelmasta. Kuvaile myös lyhyesti millaisiksi näet suunnitelman vaikutukset nykytilanteeseen verrattuna (paremmat/huonommat).

- 1 vaikutukset liikenteen sujuvuuteen _____
- 2 vaikutukset taajamakuvaan _____
- 3 vaikutukset keskustan toimivuuteen _____
- 4 vaikutukset luonnonoloihin (maa, vesi, ilma, eläimet, kasvit) _____
- 5 vaikutukset liikenneturvallisuuteen _____
- 6 vaikutukset lähiympäristön asukkaille tai toimipaikoille _____
- 7 kustannukset _____
- 8 uudistamisen tarpeettomuus _____
- 9 jokin muu, mikä ? _____

10. Rengasta kaikki ne **suunnitteluvaiheet**, joista haluaisit saada tietoa, kertoa oman mielipiteesi ja joihin haluaisit vaikuttaa jonkin yhteiskunnallisen rakennushankkeen suunnittelussa ?

Haluaisin

	saada tietoa	kommentoida	vaikuttaa
hankkeen tarpeellisuustarkastelu	1	1	1
ideointi, vaihtoehtojen etsiminen	2	2	2
vaihtoehtojen vertailu, arviointi	3	3	3
ratkaisujen teko, vaihtoehtojen valinta	4	4	4
toteuttamisesta päättäminen	5	5	5
teknisten yksityiskohtien suunnittelu	6	6	6

11. Mikä on mielestäsi **paras tapa** selvittää alueen **asukkaiden mielipide** jostakin yhteiskunnallisesta rakennushankkeesta ?

- 1 asukasyhdistysten ym. seurojen ja järjestöjen kautta
- 2 postikyselyllä
- 3 annetaan mahdollisuus kirjoittaa tai soittaa mielipiteensä suunnittelijoille
- 4 yleisötilaisuudet, joissa asukkaat voivat esittää mielipiteensä suullisesti tai kirjallisesti suunnittelijoille
- 5 luottamushenkilöt (valtuutetut, kansanedustajat) edustavat erilaisia asukasmielipiteitä
- 6 puolueettomalla tutkimuksella
- 7 jotenkin muuten, miten _____

1		-	4 999	mk
2	5 000	-	9 999	mk
3	10 000	-	14 999	mk
4	15 000	-	19 999	mk
5	20 000	-		

19. Päätoiminen ammattiasema

- 1 Työntekijä
- 2 Alempi toimihenkilö
- 3 Ylempi toimihenkilö
- 4 Itsenäinen yrittäjä (mm. maanviljelijä tai maatalon emäntä) tai työnantaja
- 5 Opiskelija, varusmies
- 6 Kotirouva, -äiti tai -isä
- 7 Eläkeläinen
- 8 Työtön

20. Päätoiminen toimiala, jos ansiotyössä

- 1 Maa- ja metsätalous
- 2 Teollisuus
- 3 Rakennustoiminta
- 4 Kauppa, ravitsemis- ja majoitustoiminta
- 5 Kuljetus, varastointi ja tietoliikenne
- 6 Rahoitus-, vakuutus- ja kiinteistötoiminta
- 7 Julkinen hallinto, turvallisuuspalvelut
- 8 Terveysten- ja sairaanhoito
- 9 Koulutus ja tutkimus
- 10 Muut yhteiskunnalliset palvelut: _____
- 11 Muut palvelut: _____

21. Koulutus

- 1 Kansa-, kansalais-, keski- tai peruskoulu
- 2 Lukio, ammatti-, tekninen tai kauppaoppilaitos
- 3 Opistotaso
- 4 Yliopisto, korkeakoulu

22. Mitä muuta haluaisit kertoa suunnitteluun liittyen ?

SUURKIITOKSET !

Vastaajien taustatiedot ja Ylistaron väestötilastoja
(Tilastokeskus, Kuntatieturi 1993 ja Väestö 1992:7)

Sukupuoli	Vastaajat		Väestö 1991	
	f	%	f	%
nainen	90	51.1	3151	51.7
mies	86	48.9	2942	48.3
yhteensä	176	100.0	6093	100.0

Vastaajia 3 % väestöstä

Ikä vuosina	Vastaajat	
	f	%
16 - 19	11	6.5
20 - 29	16	9.4
30 - 39	30	17.7
40 - 49	40	23.5
50 - 59	41	24.1
60 - 69	15	8.8
70 - 79	10	5.9
80 - 88	7	4.1
yhteensä	170	100.0

Ikä vuosina	Vastaajat		Väestö 1991	
	f	%	f	%
15-24	16	9.4	774	21.6
25-64	129	75.9	1619	45.2
65-74	15	8.8	669	18.7
75-	10	5.9	523	14.6
yhteensä	170	100.0	3585	100.0

Elämäntilanne	Vastaajat		Vastaajat		Väestö 1991	
	f	%	f	%	f	%
yksin	32	18.3	32	18.3	604	28
pariskunta, ei lapsia	10	5.7	38	21.7	669	30
pariskunta, lapset pois	28	16.0				
pariskunta, lapsia	84	48.0	105	60.0	919	42
vanhempien kanssa	16	9.1				
yksinhuoltaja	5	2.9				
yhteensä	175	100.0	175	100.0	2192	100

lapsia/perhe	Vastaajat		Väestö 1991	
	f	%	f	%
0 - 15 v.	1.41		0-17 v.	1.97
kotona asuvia	2.04		0-24 v.	2.04

LIITE 4(2)

Tulot mk	f	%
- 4 999	28	17.4
5 000 - 9 999	42	26.1
10 000 - 14 999	34	21.1
15 000 - 19 999	28	17.4
20 000 -	29	18.0
yhteensä	161	100.0

Talouksien bruttotulot vuodessa

Vastaajat	Keskusta	124 484 mk
120 000 mk	Asema	125 000 mk
	Isorehto	127 000 mk
	Untamala	110 000 mk
	Kylänpää	129 000 mk
	Hanhikoski	107 000 mk
	Kitinoja	112 000 mk

	Vastaajat		Väestö 1991	
	f	%	f	%
Koulutus				
perusaste	75	43.6	2810	58.0
oppilaitos	55	32.0	1796	37.1
opisto	27	15.7		
yliopisto	15	8.7	239	4.9
yhteensä	172	100.0	4845	100.0

Elinkeino- rakenne	Vastaajat		Väestö 1991	
	f	%	f	%
Alkutuotanto	30	24.8	741	30
Jalostus	21	17.4	579	24
Palvelut	70	57.8	1044	43
Yhteensä	124	100.0	2437	97

Kuinka usein kulkee

keskustassa	f	%
joka päivä	97	55.7
4-5 kertaa viikossa	21	12.1
1-2 kertaa viikossa	34	19.5
pari krt/kk, harvemmin	22	12.6
yhteensä	174	100.0

#####

#####

#####

#####

= 5

Haastateltujen taustatiedot

1. Haastattelukerta 7.2.1992: 5 henkeä
2. Haastattelukerta 12. ja 16.11.1992: 9 henkeä, joista kolme toista kertaa

Sukupuoli	f
nainen	6
mies	5
Yht.	11

Ikä

x		x	x	x	x	x	x		x		x	x
20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80

Toimiala	f
maanviljelijä	3
liikkeenharjoittaja	3
opettaja	1
lukiolainen	1
eläkeläinen	3
Yht.	11

Asuin-/toimipaikka	f
Kaukolanraitti	5
Rapakuja	3
Mualla Ylistarossa	3
Yht.	11

Osallistumisaktiivisuus ja taustamuuttajatOsallistumisaktiivisuus-summamuuttujan laskeminen:

ideakilpailutöiden esittely, ilmoitustaulu, asukaskysely,
tiedotustilaisuus, lehtikirjoitukset

- tiesi, muttei käynyt tai vastannut/silmäillyt -> 1

- tiesi ja kävi tai vastasi/luki -> 2

keskusteli työtoverien kanssa -> 1

keskusteli sukul., yst. tai tuttavien kanssa -> 1

-> Ei tiennyt 0 - 12 tiesi ja kävi kaikissa, keskusteli

Korrelaatiot

	KM KOTOA	USEIN KES- KUSTASSA	TULOT	KOULUTUS	IKA
OSALLIS- TUMISAK- TIIVISUUS	-.4795 (172) P= .000	.5660 (174) P= .000	.4082 (161) P= .000	.2120 (172) P= .003	.1070 (170) P= .082

korrelaatiokerroin (n) 1-suuntainen merkitsevyys

Osallistumisaktiivisuuden keskiarvot taustamuuttujaryhmittäin

Kilometriä kotoa keskustaan	0.5						
	0-0.5	-1.5	1.5-5	5-15	15-30	F	Sig.
Osallist.akt.	7.8	6.9	5.7	5.4	3.8	16.4	.0000

Kuinka usein kul- kee keskustassa	pari krt/kk	1-2 krt/vko	4-5 krt/vko	joka päivä		F	Sig.
Osallist.akt.	3.7	5.1	5.4	7.9		28.7	.0000

Kotitalouden kuukausitulot mk	<- 4999	5000 -9999	10000 -14999	15000 -19999	20000 ->	F	Sig.
Osallist.akt.	4.6	6.5	6.6	7.3	8.4	9.2	.0000

Koulutus	perus- aste	oppi- laitos	opisto	yli- opisto		F	Sig.
Osallist.akt.	6.2	6.0	7.7	7.9		4.1	.0081

Sukupuoli	Nainen	Mies			F	Sig.
Osallist.akt.	6.1	6.8			2.7	.1007

Suunnitelman kannatus-vastustus ja taustamuuttujat sekä osallistumisaktiivisuus

Korrelaatiot

	km kotoa	usein keskustassa	tulot	koulutus	ikä
Kannatus- Vastustus	-.1843 (168) P=.008	.2224 (170) P=.002	.1831 (157) P=.011	.1056 (167) P=.087	-.0749 (164) P=.170

Kannatus-vastus- tus keskiarvot	maa- talous	teol- lisuus	kaupall. palvelut	muut palvelut	F	Sig.
toimiala	1.4	2.9	4.9	3.8	2.15	.0983

Kannatus-vastustus ja osallistumisaktiivisuus (N=171)

	10		1	1		2	2		5	2	1	2		
	8		1		5	1	4		7	3	5	4	2	1
KANNA-	6				1	3	1	2	3	7	4	2	2	
TUS	4		1	2	2	1	2	2	4	5	4	3		
	2				1	4	1	2	4	1	3			
	0	4	1	1	5	1	2	4	2	3	1	1		
	-2			1		1	2	4		1				
VAS-	-4	1			1			4	1		1			
TUSTUS	-6						1	1	2	2	1			
	-8						1		1					
	-10		1				1							
		0	2	4	6	8	10	12						
		OSALLISTUMISAKTIIVISUUS												

r= .3059
P= .000

OSALLISTUMISAKTIIVISUUS

Kannatus-vastus- tuskeskiarvot	en tiennyt	tiesin, en käynyt	tiesin ja kävin	F	Sig.	r	P
teknisen tmston ilmoitustaulu	2.1	3.2	5.8	6.4	.0021	.25	.001
ideakilpailutyöt kirjastossa	1.6	3.2	4.4	3.5	.0311	.20	.004
tiedotustilaisuus	2.7	3.3	6.1	3.7	.0272	.18	.010

Kannatus-vastus- tuskeskiarvot	en nähnyt	silmäilin	luin	F	Sig.	r	P
lehtikirjoitukset	-0.4	2.8	4.0	6.0	.0030	.24	.001

Suunnitelman arvioinnissa tärkeimmät tekijät sukupuolittain

Naiset (n=78)	f	Miehet (n=77)	f
liikenneturvallisuus	50	liikenteen sujuvuus	49
		liikenneturvallisuus	46
		keskustan toimivuus	41
liikenteen sujuvuus	39	vaikutukset taajamakuvaan	35
keskustan toimivuus	33		
vaikutukset asukkaille	31		
vaikutukset taajamakuvaan	28	vaikutukset asukkaille	21
kustannukset	12		
vaikutukset luonnonoloihin	10	kustannukset	9
uudistuksen tarpeettomuus	9	uudistuksen tarpeettomuus	9
		vaikutukset luonnonoloihin	4

Kolme tärkeintä tekijää suunnitelman arvioinnissa	f	% vastauksista	% vastaajista
liikenneturvallisuus	97	22.3	62.6
liikenteen sujuvuus	89	20.5	57.4
keskustan toimivuus	75	17.2	48.4
taajamakuva	62	14.3	40.0
asukkaat ja toimipaikat	52	12.0	33.5
kustannukset	21	4.8	13.5
uudistuksen tarpeettomuus	18	4.1	11.6
luonnonolot	14	3.2	9.0
	435	100.0	

Arvio suunnitelman vaikutuksesta seuraaviin tekijöihin nykytilanteeseen verrattuna (mukana myös joidenkin vastaajien kertoma muidenkin kuin kolmen tärkeimmän tekijän vaikutusarvio)

	parempi	huonompi	ei vaikutusta
liikenneturvallisuus	51	> 2	10
liikenteen sujuvuus	35	> 12	4
keskustan toimivuus	28	> 7	8
taajamakuva	41	> 3	1
asukkaat ja toimipaikat	15	< 17	7
kustannukset	4	< 10	4
luonnonolot	9	> 0	7

Summamuuttujien korrelaatiot keskenään ja taustojen kanssa

	VAIKUTUS- MAHDOLLISUUS (6a+6d)	AVOIMUUS (6b+6c)	SUUNNITTELU- PROSESSI (7)	TIEDOTTA- MINEN (7)
kyselylomake				
VAIKUTUS- MAHDOLLI- SUUS	1.0000 (172) P= .	.4954 (161) P= .000	.2349 (160) P= .001	.2972 (161) P= .000
AVOIMUUS	.4954 (161) P= .000	1.0000 (163) P= .	.5920 (156) P= .000	.4643 (156) P= .000
SUUNNITTE- LUPROSESSI	.2349 (160) P= .001	.5920 (156) P= .000	1.0000 (162) P= .	.3601 (161) P= .000
TIEDOTTA- MINEN	.2972 (161) P= .000	.4643 (156) P= .000	.3601 (161) P= .000	1.0000 (163) P= .
KANNATUS- VASTUSTUS	.4415 (167) P= .000	.5031 (159) P= .000	.4521 (159) P= .000	.4725 (159) P= .000
OSALLIS- TUMIS AKTIIVISUUS	.4973 (172) P= .000	.3981 (163) P= .000	.4159 (162) P= .000	.2438 (163) P= .001
KM KOTOA	-.2125 (168) P= .003	-.2109 (159) P= .004	-.2319 (158) P= .002	-.1471 (159) P= .032
USEIN KESKUS- TASSA	.3104 (170) P= .000	.1218 (162) P= .061	.1065 (160) P= .090	.0878 (161) P= .134
IKA	-.1364 (165) P= .040	.0830 (158) P= .150	.2654 (157) P= .000	.0560 (158) P= .242
TULOT	.3218 (157) P= .000	.1575 (153) P= .026	.0213 (152) P= .397	.0389 (153) P= .316
KOULU- TUS	.3433 (168) P= .000	.1641 (159) P= .019	-.0121 (160) P= .440	.1063 (161) P= .090

Suunnitteluvaiheiden kiinnostavuus

Suunnitteluvaiheet, joista haluaisi saada tietoa, kertoa oman mielipiteensä ja joihin haluaisi vaikuttaa jonkin yhteiskunnallisen rakennushankkeen suunnittelussa ?

Montako vastaajaa haluaisi	saada tietoa			kommentoida			vaikuttaa		
	133			82			78		
Suunnitteluvaiheet	% vas- tauk- f	% tietoa sista	% haluav. f	% vas- tauk- f	% komm. sista	% haluav. f	% vas- tauk- f	% vaikut. sista	% haluav. f
hankkeen tarpeellisuustarkastelu	77	23.3	57.9	27	15.5	32.9	27	14.4	34.6
ideointi, vaihtoehtojen etsiminen	46	13.9	34.6	31	17.8	37.8	33	17.6	42.3
vaihtoehtojen vertailu, arviointi	56	16.9	42.1	43	24.7	52.4	29	15.5	37.2
ratk. teko, vaihtoehtojen valinta	49	14.8	36.8	28	16.1	34.1	47	25.1	60.3
toteuttamisesta päättäminen	44	13.3	33.1	21	12.1	25.6	37	19.8	47.4
teknisten yksityiskohtien suunnit.	59	17.8	44.4	24	13.8	29.3	14	7.5	17.9
Yhteensä	331	100		174	100		187	100	
Keskimäärin vastauksia/vastaaja		2.49			2.12			2.40	

"Kun hanketta ruvetaan tekemään, niin se pitää olla onko se kelvollinen vai kelvoton, niin mää sanon että silloin pitäis aika monen pyrkiä vaikuttamaan ja mitä enempi volyymia on sitä enempi kuntalaiset pystyy saamaan ja päättäjien suut kiinni. Tämä *tarpeellisuustarkasteluhan on kaikkein tärkein*. Oon sanonu kaikille, että meidän pitää enempi rynnistää siihen, nehän tekee vaikka mitä meille ja me hyväksymme. Ei se välttämättä oo sellasen isonkaan päättäjät ajatukset ja teot sellasia esityskelpoisia, saatika sitten että ne olis vielä ratkaisukelpoisia. "

"Se pitäs siinä *alkuvaiheessa* kyllin kovalla ja isoon ääneen *tiedottaa*, että tällasia ees suunnitellaan, mikä on kanta, että saatais ainakin näennäisesti tarpeettomia pois tai kannattaako edes ottaa. Se ei vielä tarkoittais sitä kuitenkaan, että vaikka siitä tiedotettais niin voihan se olla, että kovinkin pian olosuhteet muuttuu ja hanke, joka sillon kun siitä on tiedotettu on voinu jäädä vähempi arvoiseksi, saattaa tullakin hirveen tärkeeksi.

Tietenkin *mitä varhasemmassa vaiheessa asioihin pääsee käsiksi, sen helpompi niihin on myöhemminkin sitten kantaa ottaa* ja suhtautua. Että jos siitä alkuvaiheesta pääsee päättämään niin hyvä on. Tiedottamisvaiheessa pitäis olla tarkkana, että esittelyyn tulee just se sana, että onko vasta suunnittelilla, onko se suunnitelma, onko vaihtoehtoja tai muuta, nämä luokitukset hirmusen tarkasti. Ja ne pitää olla jo siellä otsakkeessa, että siitä nähdään että mitä tehdään, jos ne vaan on haudattu sinne niinku ne joskus hautaa, niin ei kukaan kiinnitä siihen huomioo tai sitte lukee vaan sen, että se on jo valmis. Sen takia se tiedottaminenkin on niin tärkeä asia ja sitte kyllin isolla kans niin että se huomataan.

Sen haluu tietää, että missä mennään, että mitkä niistä ideoista on käyttökelpoisia ja miten niitä toteutuu, kyllä *siitä* halutaan tieto. Mutta just miten niitä käsitellään ja miten se prosessi siellä välillä etenee, ainakin meikäläistä, ei se mua kiinnosta. *Käytännön asiat* hoitaa ne, jotka niistä paremmin tietävät, mul on aina ollut se periaate, että *asiantuntija* on asiantuntija, hoitaa hommansa ja tekee sen, kun vaan pääsee alkuun ja näkee, että mikä lähtee rullaamaan. Taas sitten jos on lopputuloksessa erilaisia vaihtoehtoja, joko isompia tai pienempiä, niin sitten haluais taas ehkä tietää ja vaikuttaa, että mikä niistä on se valinnallisesti oikee.

Jos se tekninen suunnittelu pysyy alkuperäisen suunnitelman puitteissa, niin ei mun mielestä siinäkään vaiheessa. Jos hanke on hyvästi lähteny matkaan ja hyvästi etenee niin tokihan pitää antaa kaikessa *ihmisille työrauha*. Eihän siitä mitään tulis, että sinne jokainen menis räpäimään ja osoittamaan, ooksä tehny noin, sehän leviäis käsiin. "

Paras tapa selvittää alueen asukkaiden mielipide jostakin yhteiskunnallisesta rakennushankkeesta ?

	f	%	%
postikysely	31	18	34
puolueeton tutkimus	23	14	
puolueeton tutkimus postikyselynä	4	2	
yleisötilaisuudet, joissa voi esittää mielipiteensä suunnittelijoille	50	30	30
monenlaisia tapoja hankkeen mukaan	25	15	28
yleisötilaisuudet + postikysely	12	7	
yleisötilaisuudet + puolueeton tutkimus	7	4	
postikysely + henk. koht. neuvottelu	1	1	
tiimityöskentely	1	1	
asukasyhdistysten kautta	2		1
luottamusmiehet edustavat erilaisia asukasmielipiteitä	5		3
mahdollisuus kirjoittaa tai soittaa suunnittelijoille	7		4
puuttuvia	9		-
	177		100

Haastattelu: Postikysely - yleisötilaisuudet

"*Postikysely* on sinänsä paras, että siinä kukin tohtii sanua oman kantansa, kun se nimettömästi vielä teherähän. Jos pannaan joku yleinen tilaasuus ja sinne 150 ihmistä ja yks sinne etehen kyselemähän, niin ei siälä oo ku kymmenen jokka saa suunsa auki. Sitte kun lähäretään ovesta pihalle niin monella olis sitte sanottavaa. Mun miälestä postikysely on sinänsä paras, siinä voi täs pöyrän ääressä kirjottaa mitä miälehen tuloo ja kun sen saa nimettömänä lähettää ja vaikkahan sitten nimikin niin se tulee paremmin sanottua tai totuuren mukaisemmin sanottua kun sen saa yksin rauhas. Moon nyt huamannu niin monta kertaa tuallaases kokoukses kun on palijo väkiä niin siälä se jännitys on niin suuri, että siälä ei saa kun ne pari, joskus on kymmenenkin lujas, että löytyy ne kysyjät. Ei uskalla kysyä eikä uskalla tuara omaa kantaansa ainakaan esille. Monta kertaahan ne on nyt ollu nämä tilaasuuretkin niin varahin, että enhän mä kerkiiäsikään semmoosiin. Monta kertaa mä oon joutunu lähtemään töistä kesken, kun on ollu joku sellane, joka mua on ittiä kiinnostanu. Että ne *tilaasuuksien ajankohorat* pitää ainakin rukata, mialuummin ainakin se seittemän olis se. Jos on karjaa niin ei ennen seittemää mihinkään. Se ajankohta pitää olla *niin palijo myähääne, että sinne pääsis kaikki*. Se on nyt muuttunu, ennen alakas kaikki kokoukset seittemältä, mutta nyt niitä on aikaastettu."

"Sellainen tilaisuus, jossa saa kysellä, *keskustelutilaisuus*, jossa yritetään sovittelaa, nyt aina väittelyä lehdessä."

"Mieluummin ei pidetä palaveria kunnantalolla, monet kaihtaa, vaikka joku sellanen yleinen paikka, joku koulu tai muu *yleistila*. Ehkä mahdollisesti muuta ohjelmaa järjestetty, monia asioita vois yhdessä käsitellä eikä pistettäis sitä suunnittelukokouksen nimellä, vaan *mahdollisimman mielenkiintoiseksi* pistettäis niitä otsakkeita, 'yhteispalaveri tulevasta kehityksestä', 'tutkaillaan mielipiteitä', yhteiskokoontumista, jossa voidaan *kukin lausua mielipiteensä* eikä mitään paneelikeskustelua, vaan ihan palaveria ja siinä yhteydessä voitais käsitellä, kuulostella vähän sitä ilmapiiriä. *Ei liian virallista*, se tappaa kaiken luontasen kanssakäymisen, tietyllä lailla epävirallinen, mutta kuitenkin niitä asioita mitä käsitellään pitää tulla esille, mistä vois mielipiteitä tuoda julki."

Toiveita suunnittelijoiden toiminnasta

Miten muuten olisit toivonut suunnittelijoiden toimivan ? **f**

ei / - / en osaa sanoa / en tiedä / en ota kantaa **6 6**

hyvä näin **1 1**

- Hyvä näin /Hyvä näin / Näin on ihan hyvä / Nykyinen toiminta OK !
- Hyvin on suunniteltu / On toimittu oikein / Ei huomauttamista
- Tämä tasapuolinen toimintatapa
- Luotan ammatti-ihmisiin!
- Tämä oli hyvä, jonka näin kirjastossa (korokkeella reun)
- Kyllä kysely on ja tietoa tullut

kritiikkiä suunnitelmasta, toiveita muusta **6**

- Tehdä parempi ehdotus (tiä leviäksi ja vanhoja taloja kumohon, mitä nuata säästelöö)
- Joskus joutuu pysähtymään tienvarteen, pääsevätkö toiset ohi?
- Ottaen huomioon ja suunnitellen asionti ilman läpikulkuteitä
- Suunnitelma haja-asutusalueiden polkupyöräteistä
- Rapakujan loppuosa pitäis pietä ja valaista
- Ottamalla enemmän huomioon muitakin vaihtoehtoja esim. että ei tapettaisi kylän toista päätä tekemällä tori toiseen päähän. Kaupat ja liikkeet toisessa päässä kärsivät väestökadon. Olisi sille torille ollut tilaa toisessakin päässä.

kritiikkiä suunnittelutoimista, uusia ehdotuksia **1 0**

- Käytäntö usein unohtuu teoreetikoilta
- Perustelut esitettävä selkeämmin
- Suunnittelun eteneminen ja aikataulu info?
- ripeämmin /ripeämmin / vastuuntuntoisesti
- Ensin teiden suunnittelu ja kaavoitus, kun rakentaminen
- Näkyvästi esim. kaupoissa, posteissa, teiden varsilla jne., paikoissa missä kulkee teiden käyttäjiä, ei kirjastossa tai valtuustossa
- Kaapeli-TV:tä vois hyödyntää
- Tiimityöskentely: Suunnittelijoiden pitäis poimia joitakin ylistarolaisia ja koota vaikka nk. tiimi ja lähdettäis ihan a:sta ö:hön eli kaikki mahdolliset systeemit ja ratkaisut tuotais esille. Koska ei se yksinomaan käy siellä kunnan virastotalon sisällä, kyllä me tavalliset ihmiset, kun lyödään tyhmit päät yhteen syntyy mahtavan viisas ajatus, joka on varmaan käyttökelpoinen, kehitystä tuova. Kyllä tulevaisuudessa pitäis enempi olla tänne kuntalaisiin ja taajama-asukas-yhteisöihin kalleellaan. Mennä sieltä omasta työpaikalta ja tarttua niin kuin hukkuva oljenkorteen, että antakaa nyt viisaita ajatuksia ja jos ne on kiperiä, niin antaa senkin mielipiteen tulla. Ja mä näkisin näin, että siltä pohjalta päästäis todella tervehdyttävään tilanteeseen. Valikoitu tiimityöskentely olisi paras, koska pitää olla vain kehityskelpoiset ajatukset, koska se joka tiimin perustaa pitää tietää että sillä on myös elimahdollisuuksia.

enemmän henkilökohtaista yhteydenpitoa **6**

- Enempi asianomaisten kanssa keskustelemalla
- Ottaa selville liikkeenharjoittajien mielipiteitä; he kuulevat yleisiä mielipiteitä työssään, jolloin syntyy kokonaisvaltainen käsitys
- Etukäteen sovittu tutustumistapaaminen paikan päällä tontinomistajan kanssa (x2)
- Ottamalla henk.koht. yhteyttä raitin varrella asuviin
- Mahdollisimman paljon yhteydenpitoa asukkaisiin

nykyinen tie on hyvä, kunhan tienpinta piretään kunnossa. **1**

TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 38/1993 Sitomattomien kerrosten kiviainesten muodonmuutosominaisuudet; Kirjallisuusselvitys. TIEL 3200163
- 39/1993 Sitomattomien kerrosten kiviainesten muodonmuutosominaisuudet; Esiselvitysvaiheen kuormituskokeet. TIEL 3200164
- 40/1993 Teiden tasaisuusmittareiden vertailu; PTM:n, Roadmanin ja Dipstickin laitevertailu sekä epätasaisuuksien vaikutus tierasitukseen. TIEL 3200165
- 41/1993 Stabiloidun materiaalin maksimiraekoon sekä koekappaleen koon ja muodon vaikutus puristuslujuuteen. TIEL 3200166
- 42/1993 Tieliikennemelun mittaaminen; Opas. TIEL 3200167
- 43/1993 Asfaltti- ja murskausasemien melun leviäminen. TIEL 3200168
- 44/1993 Auton polttoaineenkulutuksen joustot eri väestöryhmissä; esitutkimus. TIEL 3200169.
- 45/1993 Talvirengastutkimus; Talvirenkaiden käyttö ja kunto sekä kuljettajien arviot talvirenkaistaan talvikaudella 1992-93. TIEL 3200170
- 46/1993 Tieympäristön pehmentämisen turvallisuusvaikutukset. TIEL 3200171
- 47/1993 Väsymissuorat tierakenteen mitoitusta varten. TIEL 3200172
- 48/1993 Tietullit ja käyttömaksut; Asennoituminen tie- ja automaksuihin. TIEL 3200173
- 49/1993 Tiesuolaus ja pohjavedet; nykytilan selvitys. TIEL 3200174
- 50/1993 Ympäristöpainotteinen taajamatie Ylistarossa; Yleissuunnittelun arviointi. TIEL 3200175
- 51/1993 Liikenteen informaatiopalvelujen käyttötutkimus. TIEL 3200176
- 52/1993 Road Condition Measurement and Pavement Management in Finland. TIEL 3200177E
- 53/1993 Pikavuorojen reitti-, liityntäliikenne- ja pysäkkijärjestelyjen kehittämminen. TIEL 3200178
- 54/1993 Pietarsaaren keskustauudistus; Saavutettavuuden ja vähittäiskaupan analyysi. TIEL 3200179
- 55/1993 Valtatie 3, vuoropuhelun arviointi. TIEL 3200180
- 56/1993 Betonipäällysteen valinta ja talous. TIEL 3200181
- 57/1993 Rakennuttamiskulttuuri; I-vaiheen raportti. TIEL 3200182
- 58/1993 Henkilöliikennetutkimus 1992. TIEL 3200183
- 59/1993 Valtatien 3 routamitoitus routanousun mukaan välillä Riihimäki P-Virala. TIEL 3200184
- 60/1993 Jännitys- ja muodonmuutosmittaukset tierakenteessa 1991-1992; Pohjaveden pinnan vaikutus, tienpinnan taipumamittaus eri lämpötiloissa, vertailu standardi paripyörä-Neste Oy:n kantavuusradan pyörä. TIEL 3200185